


# 搭火車玩美洲

## 橫跨現代科技大國與探尋神祕古國的列車之旅

Lake Shore Limited號
美國（紐約～芝加哥）

California Zephyr號
美國（芝加哥～舊金山）

MAT紐約市營地下鐵
美國（紐約州）

Georgetown Loop
喬治城迴旋鐵路
美國（科羅拉多州）

紐奧良市區電車
－聖查爾斯線
（St. Charles）
美國（路易斯安那州）

MUNI纜車（舊金山市）
美國（加州）

Sugar Cane Train（茂宜島）
美國（夏威夷州）

Rocky Mountaineer
加拿大（溫哥華～班夫）

Pasajeros Ciario號
墨西哥
（墨西哥市～貝拉庫魯斯）

Tren De Altiplano號
祕魯（普諾～馬楚比丘）

Old Patagonia
（舊巴塔哥尼亞列車）
阿根廷
（文爾邁汀～艾斯克爾）

文・攝影／櫻井 寛

# CONTENTS

美洲



★目錄內的路線，是作者在本文裡提到的乘車區間，與實際的行駛區間可能會有所出入。



美洲MAP
本書蒐集的十條支線
加拿大
美國
墨西哥
Amtrak
紐約
New York
B Train
Rocky Mountaineer號
班夫
Banff
溫哥華
Vancouver
芝加哥
Chicago
喬治城
Georgetown
紐奧良
New Orleans
慾望街車
Georgetown Loop鐵路
舊金山
San Francisco
路面纜車
墨西哥城
Mexico City
貝拉庫魯斯
Veracuz
Pasajeros Diario號
夏威夷群島
茂伊島
Maui
甘蔗火車

路面纜車

甘蔗火車


ROCKY MOUNTAINEER RAILTOURS
Rocky Mountaineer號
Georgetown Loop鐵路
Amtrak
B Train
Tren De Antiplano
普諾
Puno
馬楚比丘
Machupichu
祕魯
阿根廷
Old Patagonia
艾爾邁汀
El Maiten
艾斯克爾
Esquel
慾望街車
Tren De Antiplano
Pasajeros Diario號
Old Patagonia

## 乘車前須知

小時候，我總認為「外國」就是「美國」。

那時是1950年代，當時我住在很少看到外國人的日本長野縣。1964年東京奧運開幕，我才知道世界有將近200個國家與區域，但是在我的觀念裏，外國就是「美國」，而外國人就是「美國人」。

「名犬萊西」、「拉拉米牧場」、「文・凱西」、「露西秀」、「皮靴」等當時的美國電視節目，都在我腦海裏留下深刻的印象。不管人們是不是喜歡這些節目，但是從這裏可以看出戰後直至今日，日本受美國的影響是多麼的深遠。

雖然我並不是完全的美國派，但是匯集南北美大陸的鐵路成冊之後，發現在11個章節裏面，有2章是美國的鐵路。雖然美國鐵路逐漸在衰退當中，但是美國的鐵路總長還是達到24萬1000公里(1992年)，佔全世界鐵路的3分之1，這個堂堂的記錄充分顯示出美國超大國的作風。

在加拿大、中美洲以及南美洲也許還有更棒的鐵路，但是我因為上面的理由而偏重美國鐵路的蒐集，在此要向各位讀者致歉。

在「搭火車環遊世界」的系列書籍當中，已經出版了歐洲、亞洲、阿爾卑斯等冊，網羅了世界3大陸地的鐵路資料。第4冊則是這本「搭火車玩美洲」。能夠出版此書，作者我以及全體製作人員都全力以赴，才得以發行。

希望各位讀者能藉由此書，充分地享受美洲大陸的火車之旅。要出發嘍！

Amtrak：Lake Shore Limited ❶ 美國

# 搭乘Amtrak列車 橫跨美國大陸 ❶

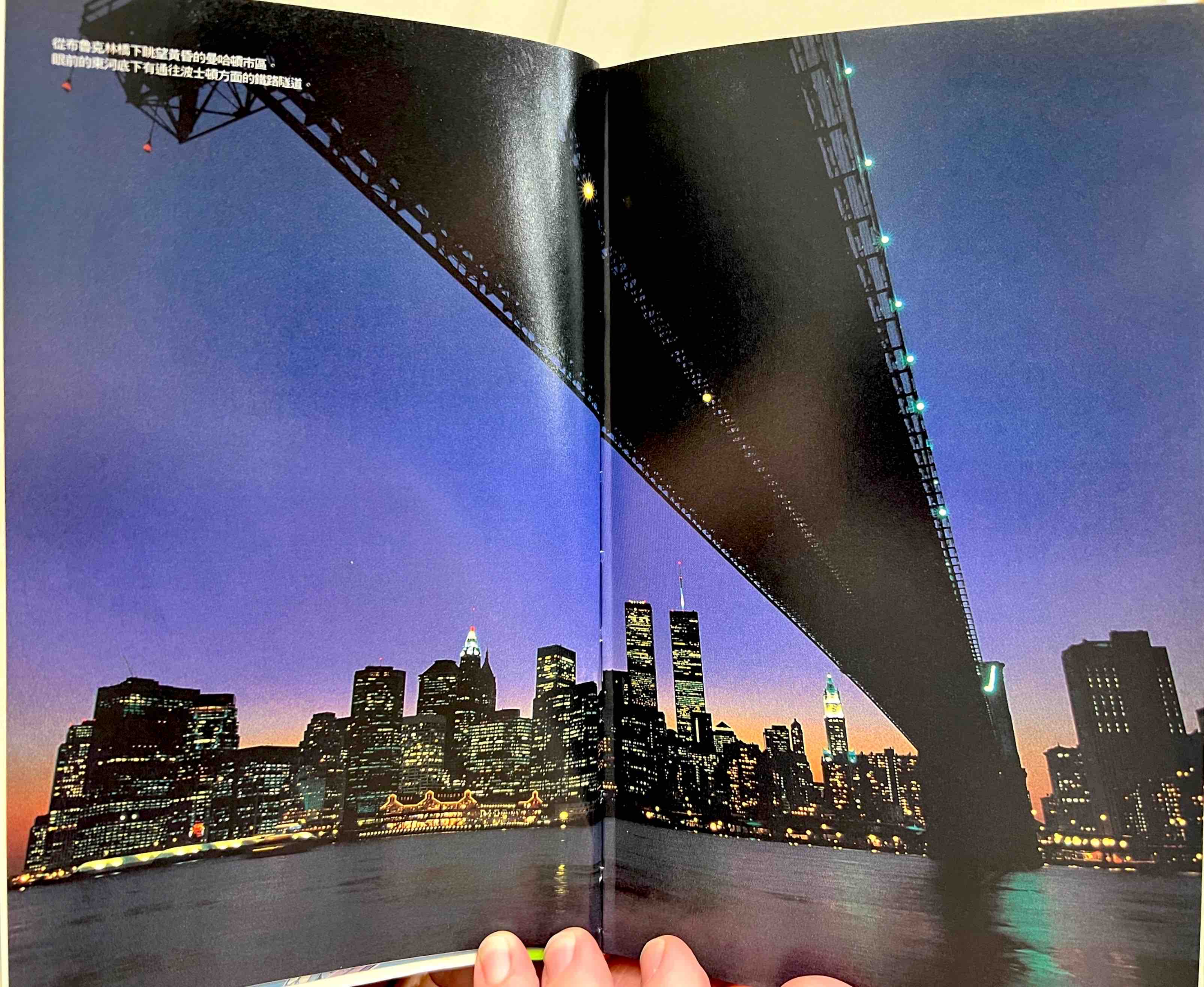
紐約（New York）～舊金山（San Francisco）5438公里

**Lake Shore Limited號**

**(紐約New York～芝加哥Chicago，1543公里)**




提到美國，就令人想到「大陸橫貫鐵路」！
從紐約到舊金山4天3夜的旅行，
首先要搭的是Lake Shore Limited號列車，
從曼哈頓的摩天大樓前往芝加哥。



從布魯克林橋下眺望黃昏的曼哈頓市區。
眼前的東河底下有通往波士頓方面的鐵路隧道。



→我在賓州車站附近的餐廳吃個便飯，有個男孩從窗口偷看著我，好像在說「很好吃吧！」美食也是美國的魅力所在。

提到美國的鐵路，我馬上會想到『大陸橫貫鐵路』。這個又長又羅曼蒂克的名字，是美國鐵路的代名詞，也是我日夜憧憬的鐵路。老實說，我甚至嫉妒這條大陸橫貫鐵路呢！這話怎麼說呢？因為日本這個島國，鐵路再怎麼發展，也無法建設所謂的大陸橫貫鐵路呀！

美國現在大陸橫貫鐵路特快車有7條路線。其中Amtrak（全美旅客鐵路公司）的大陸橫貫鐵路特快車走的路線就有4條。很遺憾的，其他的3條是貨車路線。現在，我從北到南按順序介紹這4條大陸橫貫鐵路。

1. Empire Builder號—西雅圖（Seattle）～芝加哥（Chicago），3555公里，車程3天2夜。

2. California Zephyr號—舊金山（San Francisco）～芝加哥（Chicago），3895公里，車程3天2夜。

3. South West Chief號—洛杉磯（Los Angeles）～芝加哥（Chicago），3589公里，車程3天2夜。

4. Sunset Limited號—洛杉磯（Los Angeles）～奧蘭多（Orlando），4458公里，車程4天3夜。

其他還有與上列四條列車連結的「Texas Eagle 號」，以及波特蘭（Portland）發車的「Empire Builder號」。這兩條非主要路線，在此省略。

這些大陸橫貫鐵路當中，只有『Sunset Limited號』是純粹橫貫大陸的鐵路。其他的三條列車都是在芝加哥與往紐約、華盛頓DC、波士頓等東海岸主要城市的Amtrak鐵路相連接。芝加哥～紐約之間為1543公里，在車內要待2天1夜。也就是說，西海岸～東海岸之間，要橫跨整個美國大陸，任何路線都要在火車內待上4天3夜的。

我搭Amtrak列車橫貫美國大陸已經有3次的經驗了。1次是搭乘接近加拿大國境的最北邊路線『Empire Builder號』，加上沿著墨西哥國境的最南邊線路『Sunset Limited號』來回2次，共計3次。

現在回想起來，這3次的火車之旅，不但令人情緒高昂，而且舒適又愉快。

對了！美國的鐵路，不只大陸橫貫鐵路，所有的火車都很舒適。

望著眼前的美國大地圖，我在煩惱第4次的美國橫貫鐵路之旅，要搭哪一條線才好？每次旅行之前總會經歷這種既興奮又煩惱的情緒。

最後我終於決定選擇貫穿美國中西部的『California Zephyr號』路線。第一個理由是這條線是我第一次搭乘的路線，第二是列車的名字非常好聽，叫做「加利福尼亞和風號」。第



↑紐約是流行服飾的發源地。光是展示櫥窗就讓人駐足觀賞，不忍離去。攝於第五大道。



→Pennsylvania Hotel。賓州車站前第七大道上的計程車。黃色的計程車是紐約的代表性風情畫。

三是因為芝加哥與西海岸連接的3條路線當中，這條是最長的路線。我雖然喜歡搭鐵路，但還不到中毒的程度，只是這趟難得的橫貫美國大陸之旅，不必急著走完，所以我選擇路線最長的，慢慢地享受搭火車的樂趣。

接下來，要決定從哪一站開始搭。舊金山？還是芝加哥……，不，還是從紐約搭乘好了。

以日本的地理位置為基準，一般都會選擇從西海岸往東海岸方向的路線。但是以美國的開拓史來看，從紐約往西部去，也是另一種合理的選擇。

紐約有兩個火車站。

一個是公園大道（Park Avenue）的大都會保險大樓（MetLife Building），其底下的大中央車站（Grand Central Terminal）。另外一個是第七大道與33街口的麥迪遜廣場公園（Madison Square Garden）地下的賓州車站（Pennsylvania Terminal），通稱「Pen Terminal」。

兩個車站當中，我比較喜歡大中央車站。因為這裡與日本的上野車站一樣，電車鐵軌到此結束，漂蕩著終點站特有的哀愁氣氛。

可能也是因為這個緣故，這個車站經常出現在電影裏

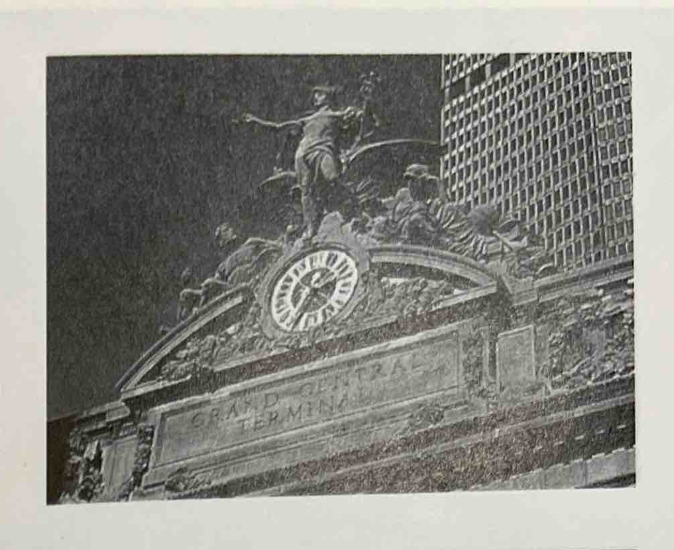
面。希區考克（Alfred Hitchcock）的「North by Northwest」（北西北）電影名作中，所出現的『20世紀特快車』，就是以這個大中央車站為出發點，開往芝加哥。

在「The Sting（刺激）」這部電影裏，保羅紐曼（Paul Newman）玩撲克牌的畫面，就是在蒸汽機車時代的『20世紀特快車』上面拍攝的。

在最近的電影當中，勞勃狄尼洛（Robert De Niro）主演的「Midnight Run（午夜狂奔）」電影裏面，搭乘Amtrak的『Lake Shore Limited號』的畫面，就是在這個車站拍攝的。還有另外一部也是勞勃狄尼洛與梅麗史翠普（Meryl Streep）主演的「Falling In Love（墜入情網）」的舞台，也同樣是在大中央車站。

但是，今天從大中央車站出發的長途快車卻連一條都沒有。因為Amtrak的列車在幾年前已經全部改由賓州車站出發。今天傍晚，我要搭乘最長的大陸橫貫鐵路『Lake Shore Limited號』，也是從賓州車站出發的。

但是我的腳卻走向大中央車站。『Lake Shore Limited號』與往年有名的列車『20世紀特快車』走的是相同路線—開往芝加哥。唯一不同的是，起站不再是大中央車站，而改到賓州車站了。因此，我想至少利用開車前的一點時間，到昔日



→大中央車站正面大門屋頂上的紀念雕塑。這個作品充分顯示了鐵路是昔日美國最重要的交通工具。

的列車起站處，去感受往日的氣氛。

我仰望代表中城（Midtown）摩天大樓之一的舊Pennam Building與克萊斯勒大樓（Chrysler Building），然後走進大中央車站。一進入車站，眼前就是寬廣的大廳，首先映入眼簾的是全長91公尺，繪著星座的天花板。下面盡是像螞蟻般不斷走動的人們。真不愧是紐約這個世界大都會的火車站！

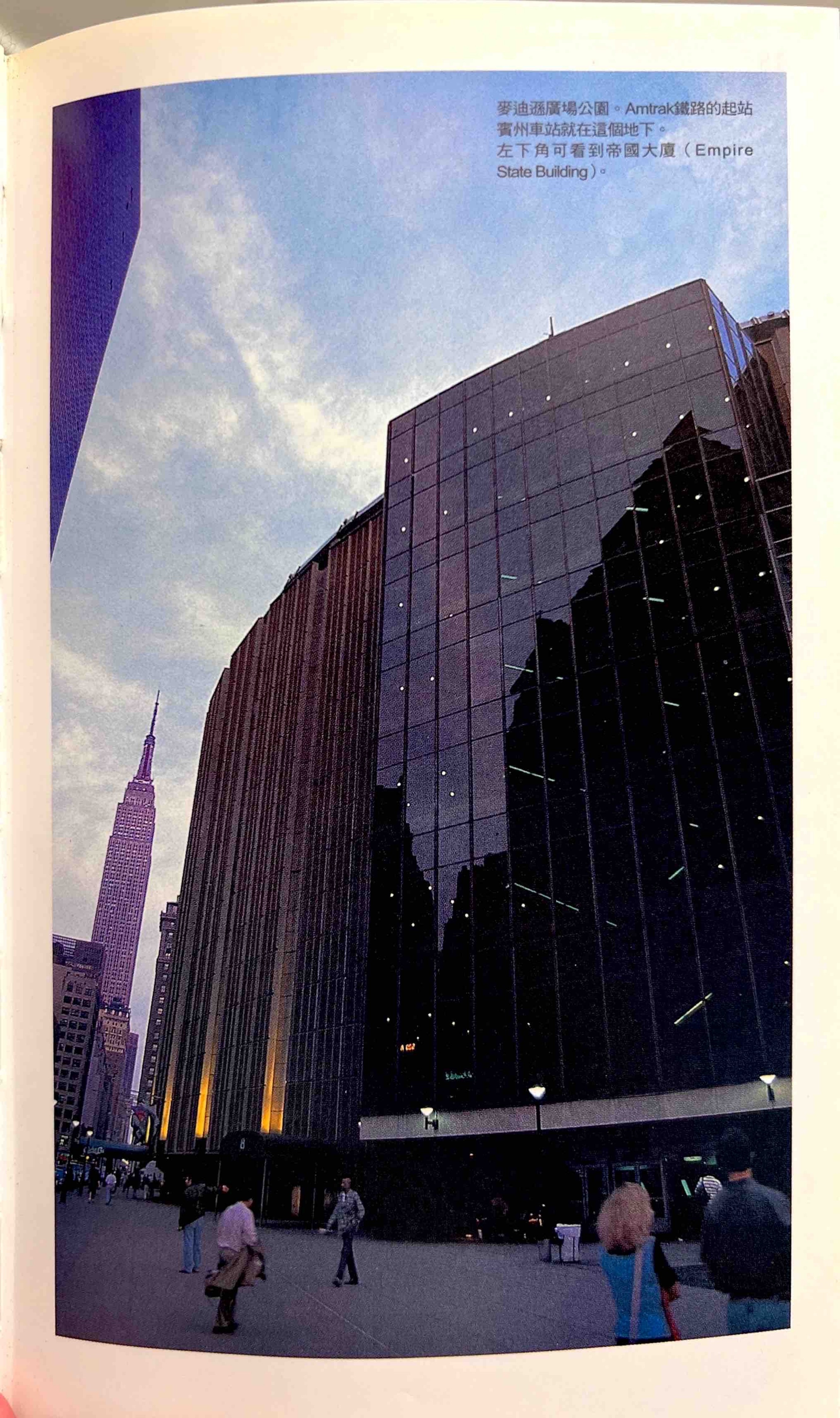
售票口前面排了一長排買票的人，那售票口就是在「North by Northwest」電影裏看到鑲著金色花邊的古典售票口。這個車站現已經沒有通往芝加哥的長途列車，因此這些排隊買票的人應該是往紐約近郊的乘客。「怎麼不像日本的車站，改成自動售票機呢？」我想，會抱持這種疑問的，恐怕就是日本人了。

買完車票的人，立刻往月台走去。我跟著過去看，發現那裡有30幾個地下月台。確實的月台數無法得知，因為地下月台太大了，根本看不清楚裏面到底有多少個。但是我至少數到了第30號月台，再往裏面還有月台，但由於實在看不清楚，數了30個月台後只好作罷。

我看著從第30號月台出發的通勤電車離開車站。在「Falling In Love」電影裏面，勞勃狄尼洛與梅麗史翠普就是在那電車裏墜入情網的。

↑雄偉的大中央車站大廳。在「North by Northwest」、「Falling In Love」等電影裏，有很多畫面都是在這裡拍攝的。

↓大中央車站地下街的餐廳—Oyster Bar，除了招牌的生蠔之外，海鮮是這家店最自豪的料理。



麥迪遜廣場公園。Amtrak鐵路的起站賓州車站就在這個地下。
左下角可看到帝國大廈（Empire State Building）。

我看看時間，差不多得往賓州車站去了。離開這個車站之前，我決定到大中央車站著名的牡蠣酒吧（Oyster Bar）點杯啤酒加上生蠔，填點肚子。

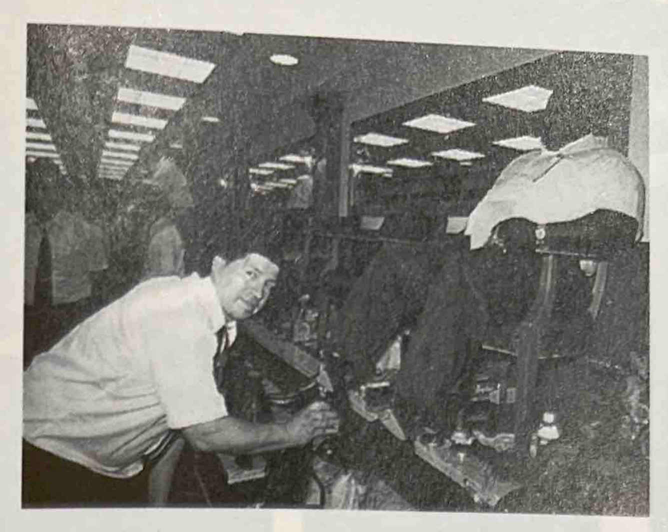
18點40分，往芝加哥的特快車『Lake Shore Limited號』，從紐約的賓州車站準時出發。

從這裡到終點站的舊金山Emily Building，長5438公里，必須行駛74小時20分鐘（車上4天3夜）。這趟壯麗的橫貫大陸長途火車之旅即將開始。

我立刻就搭上火車，並沒有在起站—賓州車站逗留。我如此做是有原因的。聽說以前的賓州車站是個非常壯觀的大車站。

但是55年以來，這個紐約代表性大樓之一的車站，於1966年解體，改為麥迪遜公園（Madison Square Garden）。車站全部改到地下層，也就是賣掉所有的地上權。

這個賓州車站與大中央車站很大的不同點是，古典的大陸橫貫鐵路的氣氛，已不復存在。要勉強找尋的話，就只有麥迪遜公園前面的古典建築—Pennsylvania Hotel，還保存著昔日賓州車站的印象。所以我才會在開車前先到大中央車站打發時間。



→擦鞋是賓州車站的名勝。這家店的店員都穿名牌Brooks Brothers的衣服。紐約客的裝扮從腳開始。

列車走過曼哈頓地下，穿過長長的隧道之後，行進方向左邊的車窗，突然出現一條大河，那是哈得遜河（Hudson River）。

右邊的車窗出現了燻得發黑如廢墟般的低矮樓房，有如墓碑般地排列在一起。讓人無法相信這裡是摩天大樓林立的曼哈頓區（Manhattan）。這裡是上曼哈頓區的西端，也就是所謂的哈林區（Harlem）最西邊的街尾。

這個地區別說觀光客，就連商業人士都無法越雷池一步。紐約的觀光地圖上也沒有這個地區，只有搭火車才能一窺這個紐約市的另一個面貌。

19點正，列車經過哈林河上的鐵橋，發出轟隆隆的聲音。曼哈頓島經過這個鐵橋之後，便是布隆克斯區 (Bronx)。右手邊大中央車站的路線靠了過來，最後列車匯入這條路線。本來緩慢行駛的『Lake Shore Limited號』，從這裡開始加快速度。

列車以令人窒息的速度，穿過哈得遜河美麗的河畔。19點9分經過多布斯費利，19點10分經過亞茲雷這兩個小站。這兩個小站雖小，但是對影迷來說是很重要的車站。在「Falling In Love」電影裏，勞勃狄尼洛在多布斯費利車站上車，梅麗史翠普則在亞茲雷車站上車。

↑從Pennsylvania賓州車站7號月台搭乘『Lake Shore Limited號』列車。
副列車長迎著笑臉：「歡迎光臨！」。

↓『Lake Shore Limited號』列車上的經濟艙臥鋪。限2名的雙層臥鋪，空間寬廣，一點也不像是經濟艙。



→『Lake Shore Limited號』列車的女經理。看我要拍她，便立刻做出撩人的姿態。

這兩位男女各自擁有家庭，卻互相被對方吸引，而掉入外遇的泥淖裏。如果對象是長得像梅麗史翠普那樣的美女，即使掉到泥淖裏我也會很高興……。我正沈醉於電影裏的幻想時，車內開始廣播。

「各位女士、各位先生！餐車已經準備好晚餐了，請預約第一時段（First Sitting）旅客到餐廳用餐！」

雖然宵夜時段跟美女邂逅的機率比較高，但是我還是覺得食物比美女重要，所以每次搭火車一定預約第一時段的晚餐。現在聽了廣播，便趕緊到餐車去。

我第一個趕到餐車，所以佔領了行進方向左邊眺望哈得遜河的位置。在「North by Northwest」電影裏，被誤為間諜的男主角羅傑（Roger Thornhill）在『20世紀特快車』上往芝加哥逃亡的時候，得到美女情報員伊娃（Eve Kendall）的幫助，那段影片就是在餐車裡展開的。影片裏的背景就是哈得遜河。

望著潺潺的哈得遜河，享用著主菜「招牌小牛排」。在以往的經驗裏，Amtrak列車的餐點都是高熱量的典型美國菜。但是這個招牌小牛排卻出奇的美味，我吃得很滿足，只可惜沒有美麗的伊娃出現在我面前。

吃完晚餐之後，已經21點，大樓的點點燈火漸漸靠近夜

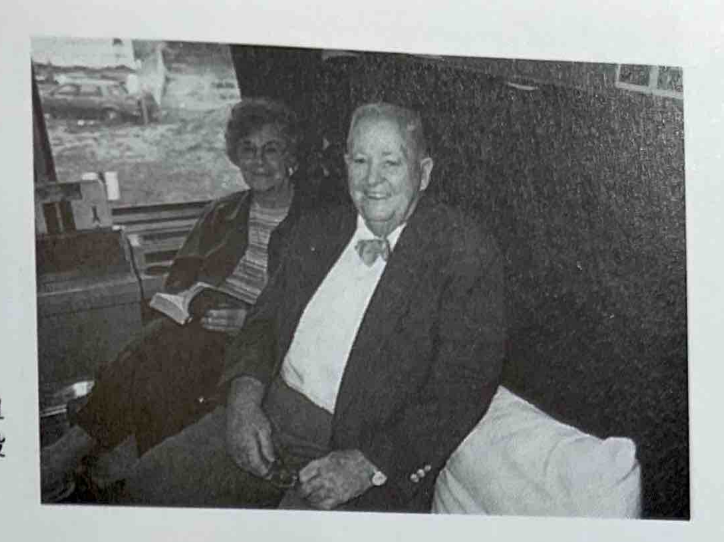
幕籠罩下的車窗。車內廣播說馬上就要到達奧巴尼（Albany）。奧巴尼是紐約州的州都，但是跟世界大都會的紐約市比起來，顯得有點蕭條。21點10分，到達燈火昏暗的奧巴尼車站。

『Lake Shore Limited號』在這個車站要跟波士頓出發的列車連結在一起，需要停車40分鐘。外面雖然煙雨迷濛 ，我還是決定利用這個停車時間，把整個列車，從頭到尾仔細瞧瞧。

最前面的車頭是Amtrak最新型的柴油機車P42DC型，GE製的引擎，單機就能發揮4250匹馬力的動力。這輛列車是雙車頭（Double Header）連結。

連結在機車後面的是載運乘客行李的貨車1輛，接著是觀景客艙（View Liner）3輛，觀景臥鋪車廂是1994年製造出來的新型臥鋪車，比以往傳統的臥鋪車還要舒適。嘿嘿！今夜我睡的就是新型的觀景臥鋪車呢！

臥鋪車之後有餐車1輛，酒吧車1輛，客車3輛。從車頭到這裡的車廂是從紐約出發的列車。接下來有客車2輛，臥鋪車1輛，貨車2輛，這些車廂是從波士頓出發的連結。整列車總共14輛連結，跟日本的藍色列車（Blue Train）差不多。但是美國的車廂比較大，一輛有5公尺長，全長就有350公尺。相當於日本17輛連結的列車長度。



→在豪華客艙休息的朵恩夫婦。單人房雖然小，但仍有淋浴室，設備完善，不愧是豪華客艙。

---

21點50分，停了許久的列車再次開動。我回到臥鋪車廂，服務人員已經為我鋪好了床鋪。拿起放在桌上的Amtrak牛奶巧克力放入口中，然後上了床。

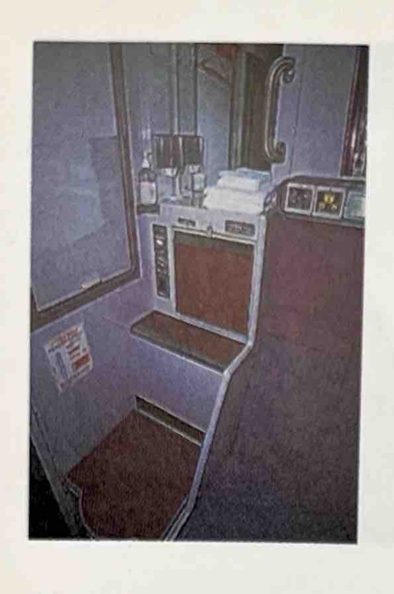
最新型臥鋪車實在豪華舒適。除此之外，營運『20世紀特快車』的New York Central鐵路路線，又叫做『水平路線』。因為它沿著哈得遜河以及五大湖區而行，幾乎沒有起伏的地形，因此列車不會搖晃。所以『20世紀特快車』的宣傳單上寫著「你可以安睡到天明」。

另外，從紐約越過阿帕拉契山脈的山線鐵路（Pennsylvania）賓州的『Broad Way特快車』，是往芝加哥最短的路線，由紐約～芝加哥只要16個小時。以前這2條線路競爭非常激烈，但現在都已不復存在。『Lake Shore Limited號』成為唯一傳達美國向世界誇耀的『20世紀特快車』與『Broad Way特快車』光榮時代的列車。

第2天早上，張開眼睛時，『Lake Shore Limited號』正好沿著五大湖中的伊利湖畔行走。

「好大的湖呀！這簡直就是海嘛！」

我不覺如此自言自語。伊利湖在五大湖當中，排名第4，算是比較小的湖，卻是日本琵琶湖的38倍大！簡直是天壤之別呀！





←不只是豪華客艙，連經濟客艙的所有臥房都有廁所，這在日本簡直是無法想像的事。

地圖上對岸的加拿大陸地，根本看不到。而且湖水的波浪就像海浪一樣大，湖畔甚至還有燈塔呢！

列車7點整從克利夫蘭出發，比預定時刻稍微晚了一點。我走到餐車去，昨天我坐在左邊可眺望哈得遜河的位置，那麼今天就坐在右邊靠伊利湖的位置吧！

「早安！」

「好美的早晨呀！」

跟我同桌的是從費城（Philadelphia）來的朵恩氏夫婦。從外表看來，這位老先生大概已是80～90歲左右高齡了，雖然只是吃早餐，但還是慎重地打了蝴蝶結領帶，是一個講究禮節的美國老先生。他吃著炒蛋，並用慈祥的眼睛望著我說：

「我們每年夏天都要在密西根半島住上2個月呢！」

「每次從費城到芝加哥，我們都是搭火車來的喔！」

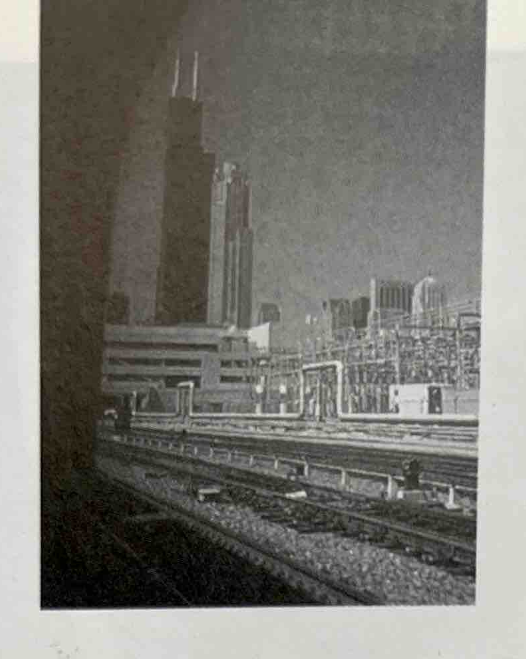
「密西根有森林、有湖水，真是太美麗了！」

他的太太也附和著回答，真是一對好夫妻，連我都感染了他們的幸福。真希望我老了之後也能像他們一樣。

話說回來，我聽過密西根湖，但是密西根半島這個名詞倒是第一次聽到。一般來說，半島是突出海邊的陸地，但是在美國內陸裏，竟然會有半島！這段小插曲又讓我感受到五

↑晚上為乘客鋪好床的經濟客艙。不愧是Amtrak最新型的臥鋪車，還有液晶電視的設備呢！

↓在陰雨下停靠於奧巴尼車站的『Lake Shore Limited號』。
水銀燈照著「觀景客艙 」的不鏽鋼車廂，發出美麗的光彩。



←超級摩天大樓「西爾斯大廈」就在靠近行進方向右邊的車窗外，不久列車到達芝加哥的聯合車站。在這裡可以轉車。

---

大湖之廣大無垠。

列車於10點47分從水牛城車站出發時，已經比預定時刻晚了30分鐘。

車內傳來廣播「本列車已經從俄亥俄州進入印第安那州，現在開始按中部標準時間，請將手錶撥回1個小時。現在的時刻是9點47分，謝謝！」剛聽完廣播的時候，我想這輛列車將晚1個小時到達終點的芝加哥，好像損失了時間，其實今天將有25個小時，等於是多賺了1個小時呢！

12點45分，行進方向右邊的車窗又有湖水靠了過來。那是比伊利湖還要大上兩倍的密西根湖。藍色湖水的對岸，高聳著摩天大樓，那是芝加哥的摩天大樓區。最高的那棟黑色大樓就是美國最高的「西爾斯大廈（Sears Tower）」，高443公尺。

最後，『Lake Shore Limited號』終於被吸入芝加哥摩天大樓區的肚子裏，到達芝加哥聯合車站（Union Terminal）。時間是13點15分，比預定時刻晚了30分鐘到達終點。

Amtrak：California Zephyr ❷ 美國

# 搭乘Amtrak列車橫跨美國大陸 ❷

紐約（New York）～舊金山（San Francisco）

**California Zephyr號**

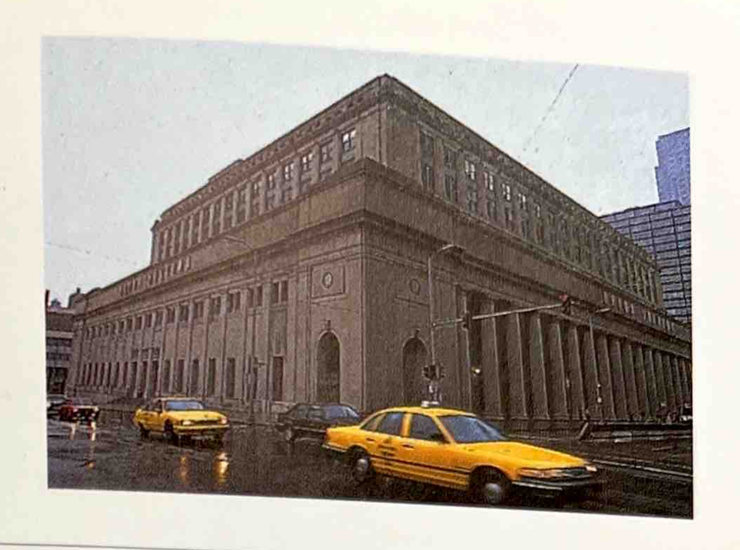
(芝加哥Chicago～舊金山San Francisco，3895公里)




從芝加哥出發的California Zephyr號，
橫越大穀倉地帶，過了丹佛，穿過落磯山脈隧道，
便是一片銀白色的世界。
經過死寂的沙漠之後，終於到達陽光普照的加州。



寬廣的芝加哥聯合車站候車室。
在「Untouchables」電影裏，聯邦官員與黑道分子槍戰的高潮戲，就是在這裡拍攝的。



→芝加哥聯合車站外觀。這裡是芝加哥所有私鐵的聯合總站，建於1925年。

芝加哥是美國鐵路網的中心。

只要看地圖就能一目了然。美國鐵路網以芝加哥為中心，像扇子般地放射出去。光是幹線鐵路就有19條之多。在大陸橫貫鐵路的路線裡面，除了行駛於南邊的『Sunset Limited號』列車之外，其他都由芝加哥出發。雖然鐵路經營已經開始走下坡，但是從這裡出發的列車幾乎都可連接到全美各大城市。

芝加哥聯合車站（Chicago Union Terminal ）的候車室非常宏偉寬廣。如羅馬神殿裏的大理石柱，一樓到三樓完全挑空，磨得晶亮的大理石地板上，擺著長長的椅子。我在其中一把椅子上坐了下來。

從紐約到舊金山，或是從洛杉磯到華盛頓DC，還有從西雅圖到波士頓，幾千萬橫越美國大陸的乘客，都會坐在這椅子上，等待要搭乘的火車吧！

紐約出發的『Lake Shore Limited號』到達芝加哥是13點15分。往舊金山的『California Zephyr號』的出發時刻是15點5分。大約要等1個小時50分鐘。

本來我可以利用這段等車的時間，到西爾斯大廈110層眺




←以載貨為主的美國鐵路，機車大多造型剛毅，Amtrak的機車繪著星條旗的顏色，非常美麗。

望芝加哥市，也可以到站前的商店逛逛，但我沒去。還是等下次要在芝加哥過夜的時候再去吧！今天就在車站裏面逛逛就好。

一談到芝加哥，總會聯想到黑道、黑街、「鐵面無私（Untouchables）」電影、黑道老大Al Capone……。實際上芝加哥的市區比紐約以及洛杉磯還要樸實，而且比較悠閒。黑暗髒亂的印象大概是受電影的影響。

在芝加哥聯合車站裏面，也有當作電影場景的地方一那就是候車室的階梯。在「鐵面無私」電影最高潮的一幕裏，由凱文科斯納（Kevin Costner）扮演的聯邦財物官員與Al Capone這邊的人發生槍戰，就是在這裡拍攝的。那時有一部載著小娃娃的嬰兒車滑下階梯，是非常有名的一幕。

在車站內散步的時候，回想電影裏面的情節，也是一大樂事。

大陸橫貫鐵路排名第2的『California Zephyr號』，在芝加哥聯合車站的28號月台等待我們這些乘客上車。這個列車與上次我搭乘的『Lake Shore Limited號』不同，全都是雙層的「超級列車（Super Liner）」。

月台也跟紐約的賓州車站或大中央車站的月台不同，它

非常得低，幾乎跟路線一樣的高度。如此一來，「超級列車」更顯得巨大。為何大陸橫貫鐵路特快車必須在芝加哥換車呢？因為東部與西部的鐵路規格不同。雖然路線的軌距相同，但是在東部的電氣化區間，巨大的雙層『超級列車』無法行駛入月台。

現在離開車還有一段時間，我上車之前，先從頭到尾看看這輛列車。

最前頭的是與『Lake Shore Limited號』相同的P42DC型柴油機車，而且有3輛連結在一起，這種3輛車頭的連結主要是攀爬落磯山的重裝備。

接著是貨車3輛，貨車不必雙層，所以是平屋頂的車廂。接著就是雙層的超級客艙。最前面的是臥鋪車4輛，接著是餐車、觀景休憩室各1輛，殿後的是座位車4輛，共計13輛連結。所有的車廂屬固定連結，全都會到達終點─舊金山。

「全部上車！全部上車！」

28號月台上，迴響著列車長宏亮的聲音，表示已經準備好出發。接著，『California Zephyr號』緩慢地動了起來。15點5分準時出發。可是我還在臥鋪車走來走去，因為我在開車前一秒才上車，現在還沒找到自己的房間呢！

車廂號碼是0532沒錯，卻找不到12號房間。正在不知所措




↑『California Zephyr號』最前頭的是最新型P42DC柴油引擎機車。
子彈型車頭配上流線型車身，在藍天下更顯得出色。



←午餐最受歡迎的便是這個起司漢堡，頗受乘客青睞。美國人的中餐大部分是吃漢堡。

的時候，有個體型高大的黑人服務員經過。

「我能為您效勞嗎？」

「是的，我找不到我的房間。」

「哦，是嗎？車票給我看一下。」

「你的房間在這個下面。」

「咦？下面？」

怎麼會有這種事？『超級客艙』是雙層車廂，所以我一直認為我的房間應該在2樓。實際上大多數的客車都集中在2樓，1樓大部分是列車服務人員、洗手間、淋浴室、行李間，以及輪椅專用的廂房與4人家族房。我搭過幾次，所以知道這些配置，只是我的房間從來不曾在1樓。

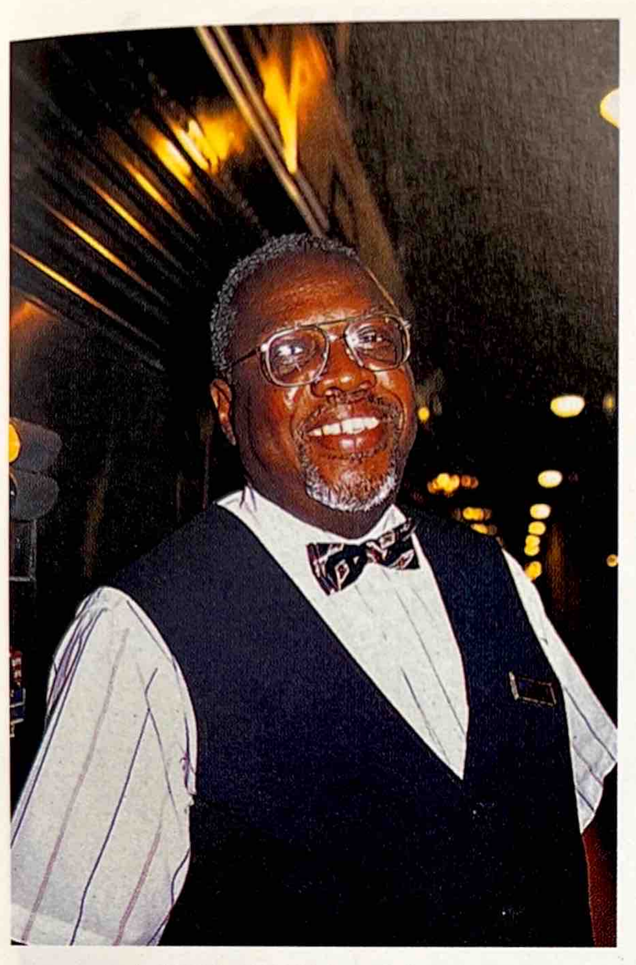
我到了1樓的房間，這裡的房間跟2樓的客房毫無兩樣，只是窗戶風景的視野比較低，有點煞風景。買到1樓的廂房，只能怪自己運氣不好。這個時候，剛才那位服務生走了過來。

「歡迎光臨，櫻井先生！」

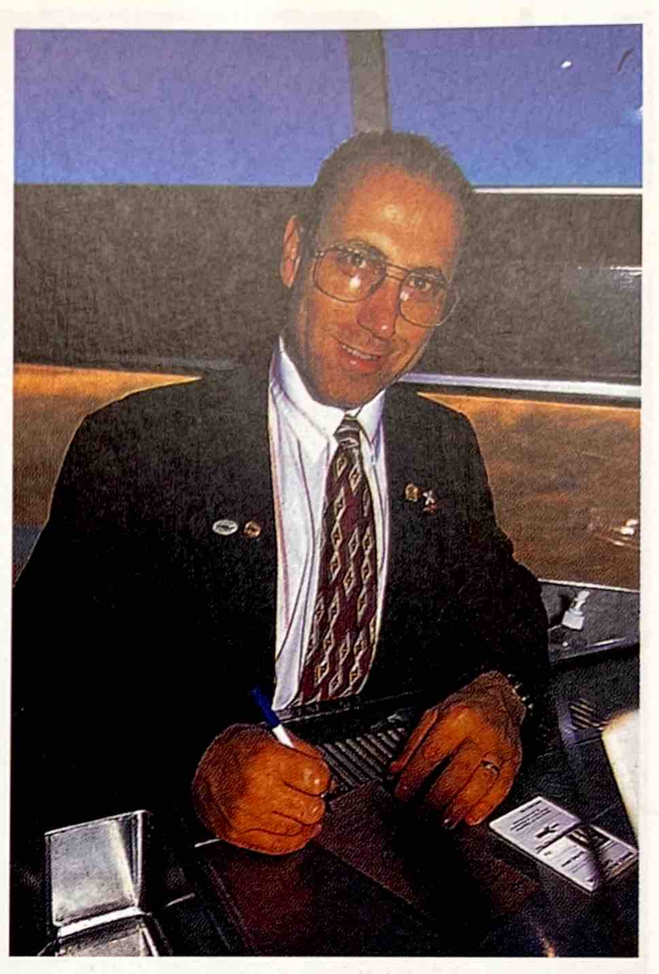
Amtrak鐵路的車票跟飛機票一樣，上面有乘客的名字，所以服務生會知道乘客的名字。

「我是客艙服務員 ，叫做阿瑟！」

「阿瑟？」



↑謝謝你的照顧！服務生阿瑟國王。



↑負責辦理點餐的帥哥。如果沒有餐點預約卡，就沒飯吃了。

↓Amtrak的晚餐是牛排，US$13.50。如照片所示，肉塊與青菜都是美國式的巨無霸。



『California Zephyr號』的展望車坐滿了遠足的小朋友。大家視線的焦點是電視。

一樓觀景車廂屬開放空間，很多人在這裡閱讀、彈琴、聽音樂等打發時間。



→超級客艙內的經濟艙。與前述的觀景客艙不同之處就是室內無廁所、洗手台以及VTR。

---

「對！你可以叫我阿瑟國王（King Arthurian）！」

真是一位幽默的服務生。我噗嗤地笑了出來，並回答：

「是的，長官！阿瑟國王萬歲！」

他為我解說房間的音響以及空調的使用方法、三餐的時間、自助咖啡與果汁，淋浴室與洗手間等車內的設備。最後又補上一句：「有任何困難，就交給我這個阿瑟國王！」

我趕緊把握這個機會說：

「阿瑟國王，我有懼低症，希望能換到2樓的房間。」

可是這點連阿瑟國王也做不了主，因為臥鋪車廂全部客滿。但是阿瑟國王最後對我眨個眼，說：

「明天從丹佛之後，2樓就有空房了，可以嗎？」

『California Zephyr號』盛況空前，全部客滿。因此，餐車的晚餐分為17點半、19點半、21點半等3個時段。開放空間的觀景休憩室則擠滿了出來遠足的小朋友。但是這群可愛的小乘客只到今夜會到達的奧馬哈（Omaha）。一般搭火車旅行的人，看到車上這群小朋友，很多人會皺起眉頭，但是這裡可是兒童天堂的美國。Amtrak還是很希望這些小乘客能多多搭乘。主要是因為這一、兩年來，Amtrak公司受到赤字的影響，大力進行列車的削減。所以這些小乘客雖然有點吵鬧，但還



←豪華級的寢室。室內包含淋浴室，設備齊全，不愧是超級豪華客艙，可容納3個大人，也可單獨使用。

是希望藉由他們的搭乘，提高列車的營運績效。

列車離開芝加哥市區之後，窗外就是一片分布於伊利諾州（Illinois）、愛荷華州（Iowa）到內布拉斯加州（Nebraska）的大穀倉地帶。平坦的原野，除了預定於18點38分到達巴靈頓站之前的密西西比河稍有看頭之外，其餘的景色大致雷同，無特殊之處。

這一天最有意思的就是午夜的雷雨。這片毫無遮掩物的大平原，雷電非常的壯觀。當閃電發出「啪！」的聲音時，本來黑暗的窗外，頓時像白晝一樣的明亮，接著便是「轟隆隆隆！」的打雷聲，這裡的雷聲震耳欲聾，閃電也比日本壯觀許多。

第2天早晨則是一個大晴天。周圍碧綠的牧場，綿延不斷。時鐘指著7點正。我想到昨夜睡前阿瑟國王交代「明天醒來之後要把時鐘撥回一個小時」，我撥回去，變成6點。看到這個時間，我突然覺得今天起得真早！

這裡還是位在內布拉斯加州，還是已經到達科羅拉多州（Colorado）了？反正周遭全是一片草原，根本無法得知。但我還是凝視著窗外，這時突然看到一個大牌子上面寫著「歡迎光臨科羅拉多州！」，原來列車現正穿過科羅拉多州界。

↑「嗨！早安！」早餐拉開了大陸橫貫鐵路列車一天的序幕，而且全是豐富可口的食物。

↓從車窗眺望內布拉斯加大草原，草原中點綴著倉庫，酷似北海道的風景。
一望無垠的風景，非常廣闊。



在丹佛停了2個小時。乘客趁這個
空閒與服務人員拍照留念。
中間的是坐艙服務員莎咪小姐。




→宏偉壯觀的丹佛聯合車站。位於海拔1600公尺美麗的市中心，站前大道並列著典雅的旅館。

不久，前面出現了一座戴著銀白帽子的山峰。那就是落磯山脈。我一想到馬上要穿過那座山脈到對面的西海岸，內心就充滿了熱烈的期待。只有搭火車旅行才會出現如此令人興奮的時刻。

9點45分，『California Zephyr號』晚了1個小時到達丹佛（Denver）的聯合（Union）車站，車內的廣播說列車誤點是因為昨夜的雷雨造成的。

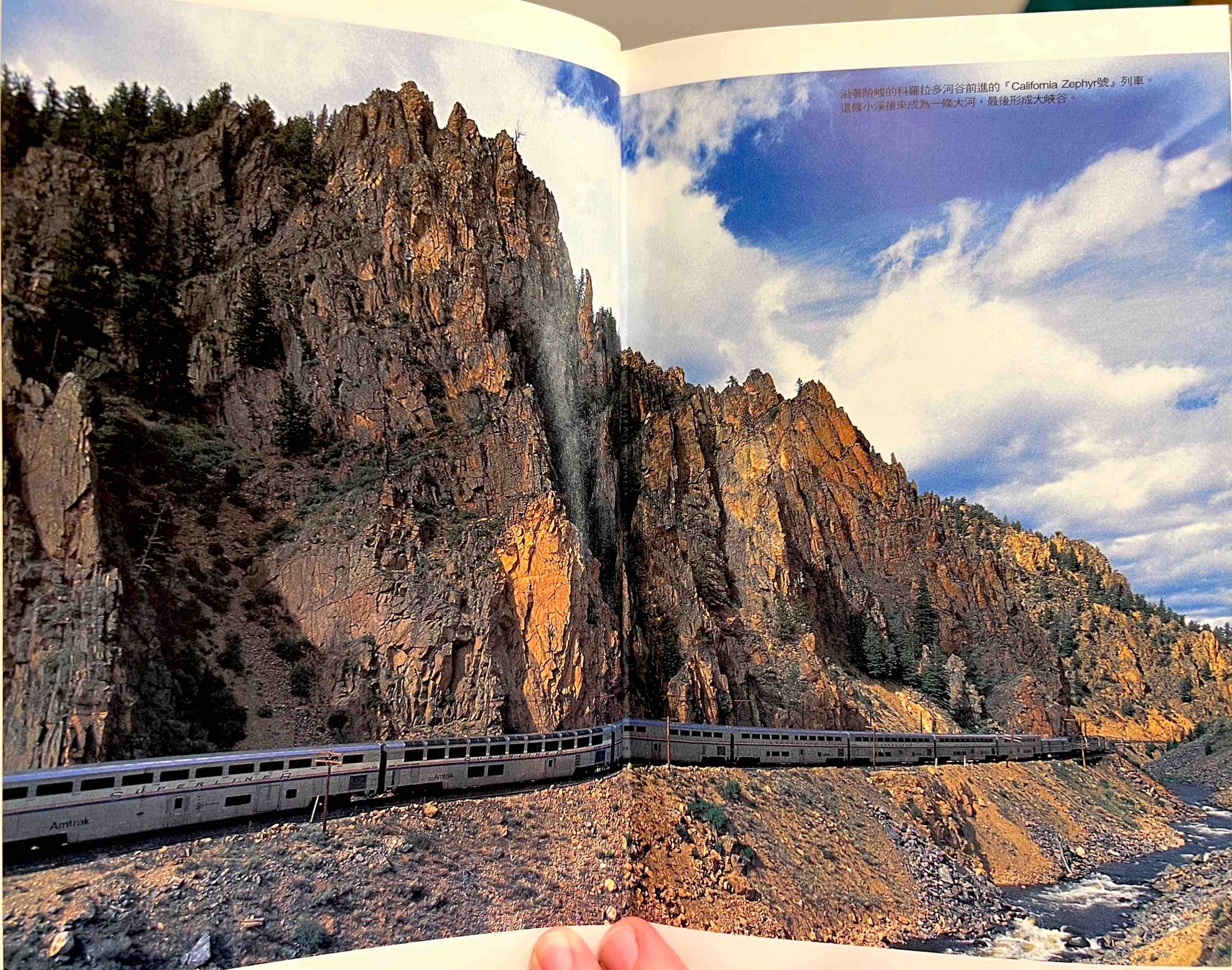
丹佛的發車時刻本來預定在9點45分，這種情況若發生在日本，會在每一站盡量縮短停車時間，以免造成太大的誤點。可是這種做法在美國好像行不通。

阿瑟國王說：「10點45分出發，這段時間去運動運動吧！」

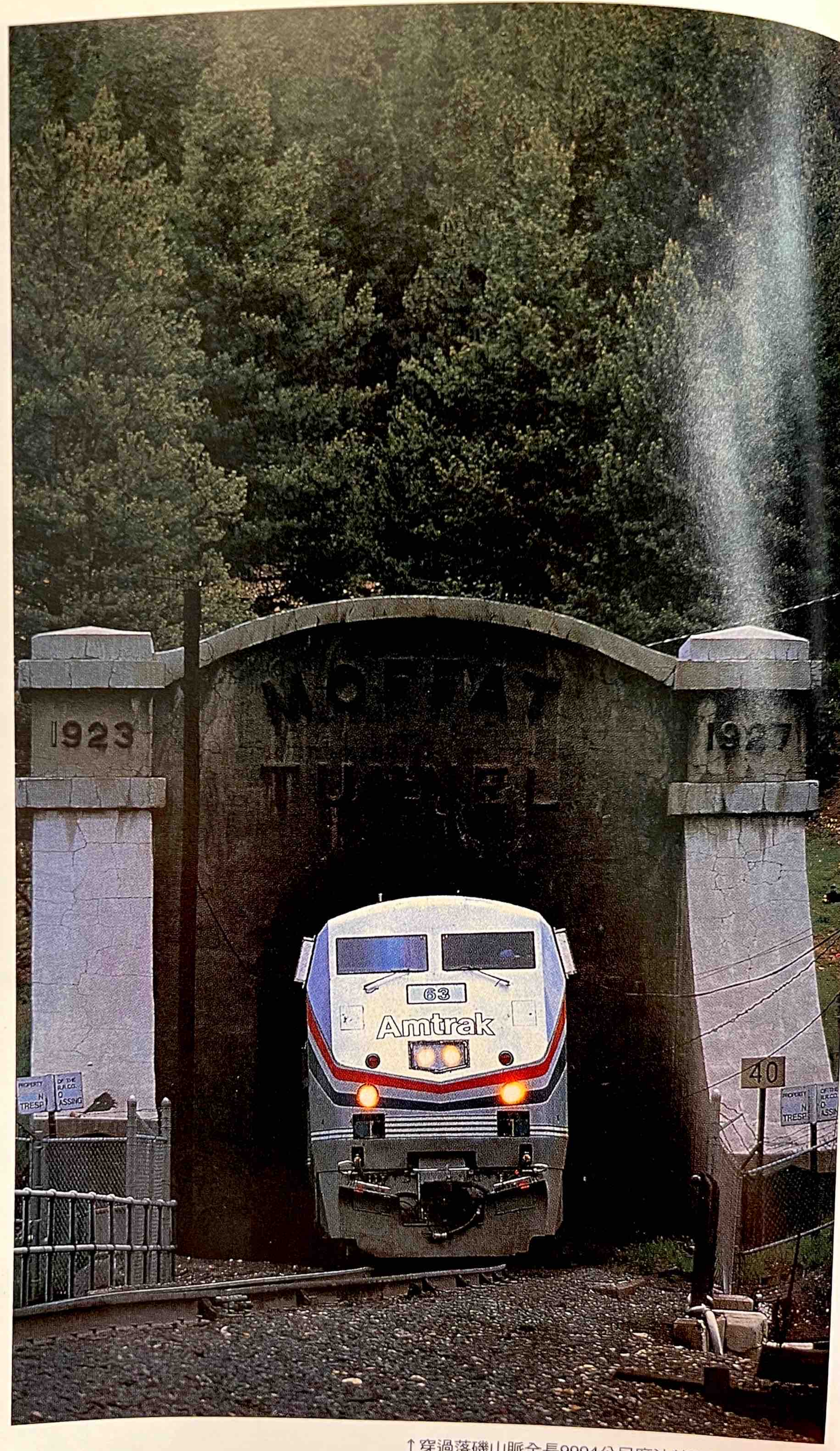
我到處走走，過了1個小時，充分運動之後回到列車上，可是阿瑟國王卻調皮地說：「火車又改為11點45分才出發。去！再去跑一圈！」

本來我以為他在開玩笑，但是我發現最重要的柴油火車頭不見了，聽說電氣發生故障，正在送修當中。

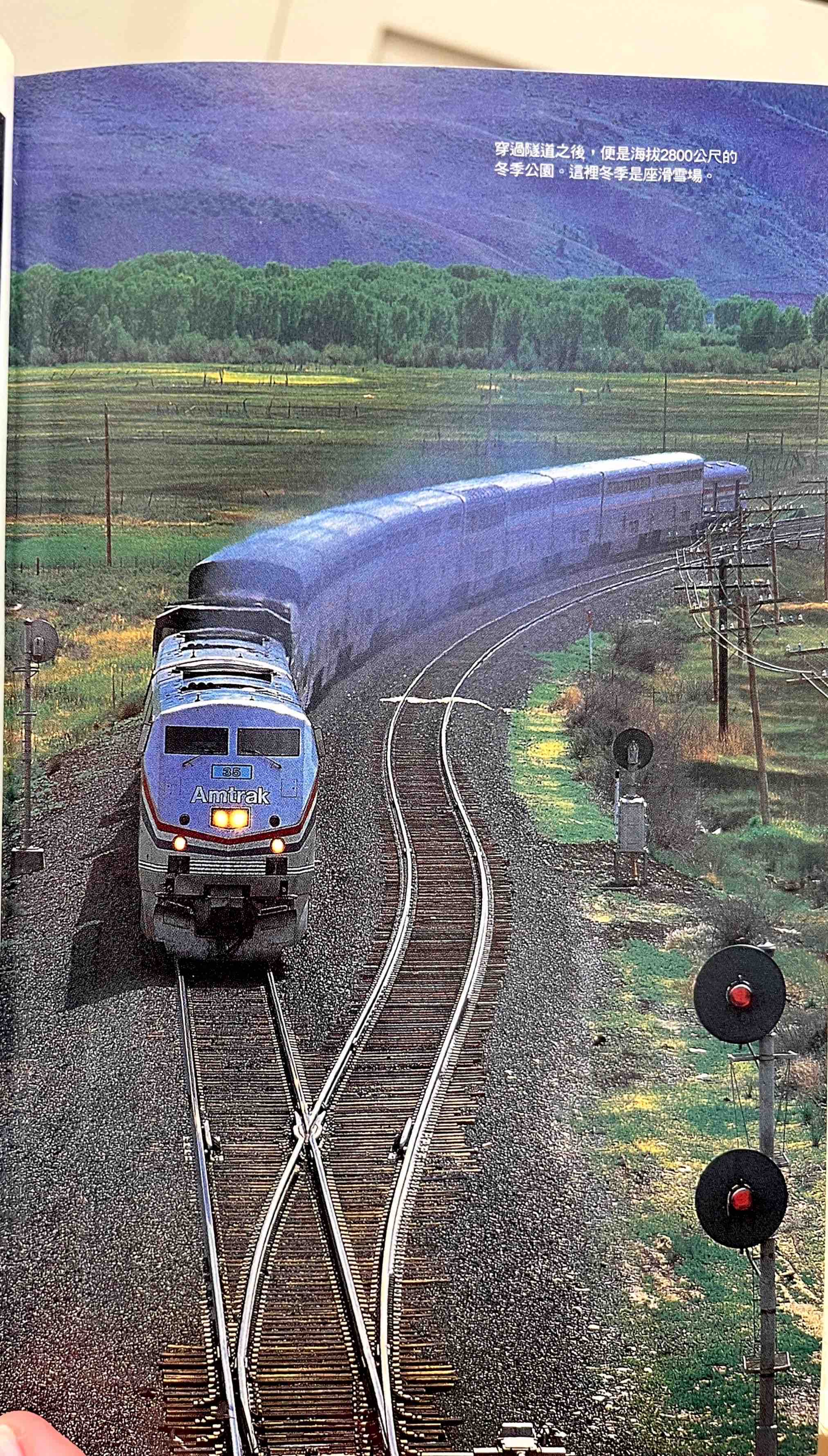
結果11點45分才從丹佛出發，比預定時刻整整晚了2個小時10分鐘。即使如此，我的心情還是很高興。因為阿瑟國王幫我安排到2樓的房間。『California Zephyr號』從丹佛之後的




沿著險峻的科羅拉多河谷前進的『California Zephyr號』列車。
這條小溪後來成為一條大河，最後形成大峽谷。




↑穿過落磯山脈全長9994公尺摩法特隧道的『Califomia Zephyr號』。
它也是越過北美大陸分水嶺的列車。




穿過隧道之後，便是海拔2800公尺的
冬季公園。這裡冬季是座滑雪場。



←觀景車的一樓是販賣部。除了販賣各種飲料之外，也有三明治、熱狗等速食。咖啡一杯US$0.90。

區間，是Amtrak鐵路沿線當中，風景最美麗、也是最受到歡迎的路段。

丹佛別名「1英里城市（1 Mile City）」，是位於海拔1600公尺的高原城市。穿過丹佛市街之後，『California Zephyr號』開始走在左右大幅彎道的路線上。

路線的周邊是乳牛吃草的草原地帶，並無任何障礙物阻擋鐵路的架設，鐵路應該能保持一直線。可是現在向右邊轉一個大彎之後，又向左轉了同樣的彎道。原來已經開始攀爬落磯山脈，只是從車內還感受不到罷了。

我想要在更好的位置，欣賞橫越落磯山的風景，所以移到前兩輛的觀景車廂去。這個觀景車從地板到天花板全是巨幅的玻璃窗，視野非常廣闊。其他的乘客也跟我抱著同樣的想法，很多人擠到這裡來，甚至有人是站著看風景的呢！

年紀稍大的副列車長拿著麥克風開始為乘客導覽。

「各位旅客！我們已經開始攀爬落磯山脈了，在到達分水嶺的摩法特隧道之前，要經過30個隧道。」

「好，現在我要問你們一個題目，我們經過了多少個隧道了？」

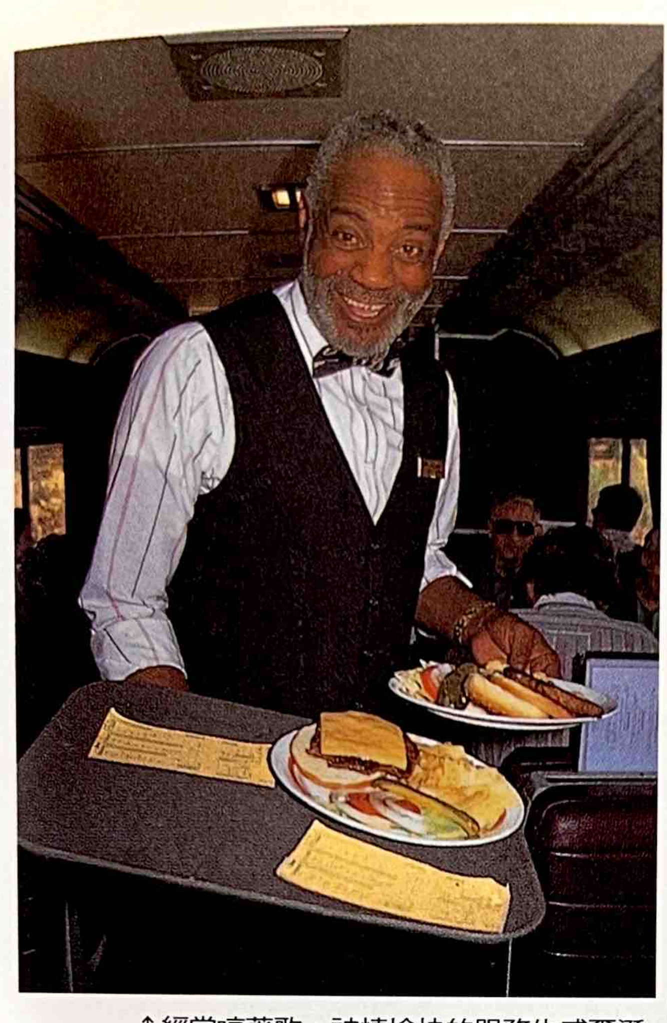
副列車長發了問卷給觀景車內的乘客，總共有10個題

↑過了丹佛之後，即將橫越落磯山脈的山腳下，秀麗的山岳美景綿延不斷。

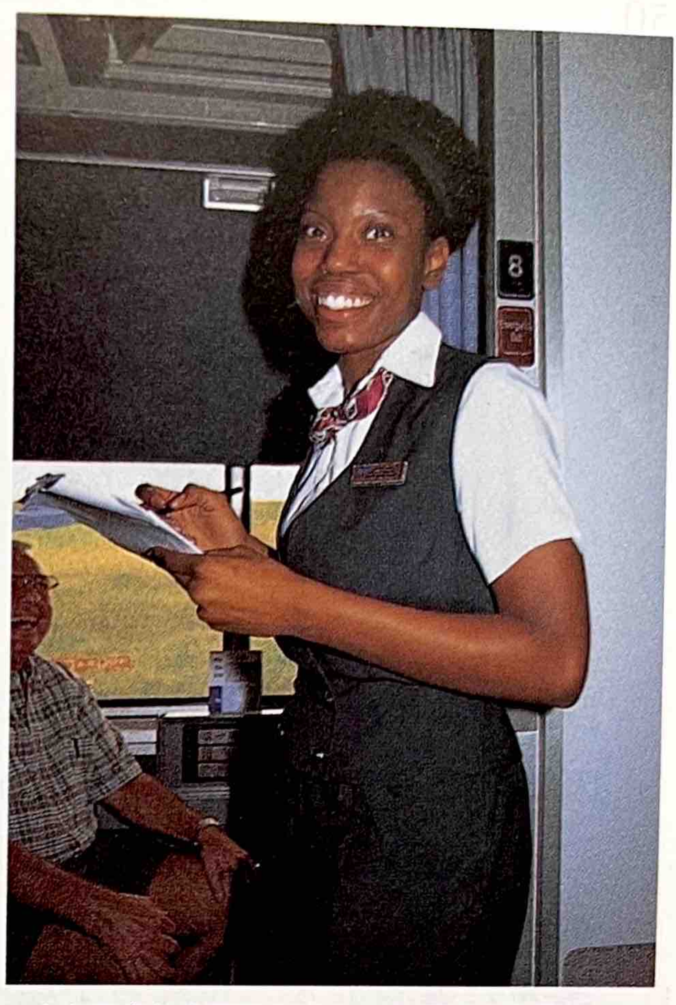
↓行駛於海拔2800公尺冬季公園附近的『California Zephyr號』。
背後的雪山是落磯山群中的 Front山脈。

↑與路線平行的科羅拉多河漸漸形成大河，窗外出現了令人印象深刻的岩石山壁，猶如西部電影裏的山景。

↓第4天早上，列車到達大盆地(Great Basin)。蒼白的大地看似涼爽，實際上是草木無法生長的沙漠火熱之地。



↑經常哼著歌，神情愉快的服務生威爾遜先生。



↑在眾多的老服務生當中，年輕貌美的莎咪小姐最受歡迎。

↓列車到達賭城雷諾車站。對於不守規定的乘客，莎咪小姐不客氣的指正。只有在這種情況下，她才會收起柔和的笑容，露出鐵路人員的表情。

目，好像小學生考試一樣。但是每個乘客都很認真地作答，因為全部答對的人，可以得到Amtrak鐵路的小禮物。

我最喜歡收集鐵路禮品，卯上全部精神作答，立志要得到這項禮物。可惜只答對了9題，答錯的最後一題是『今天的乘客有幾個人？』我就是不知道這個答案。全部答對的人，竟然有10名以上，難不成他們真的數了乘客的人數？

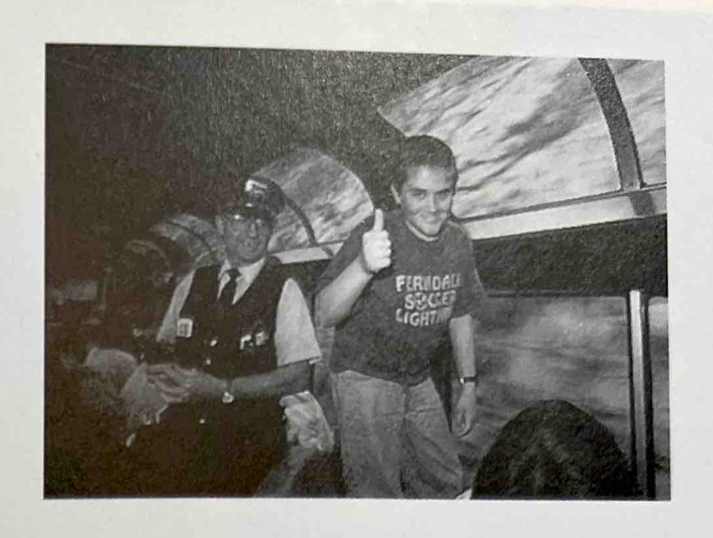
列車爬上險峻的山岳地帶，最後穿過摩法特隧道(全長9994公尺)。這裡海拔2800公尺，窗外出現一片銀色的世界。觀景車裏發出一陣歡呼之聲。

「哇！好美呀！」

大家發出驚嘆的聲音，我也沒想到山上會有如此的雪景。而且這些雪並非永久不化的萬年之雪，也非今年的殘雪，而是今早剛剛下過的新雪。雖值6月的初夏時分，大陸橫貫鐵路卻讓我們欣賞到夏季的雪景。

今天幾乎整天都在觀景車廂渡過的。橫越落磯山脈之後，列車沿著科羅拉多河河谷前進，窗外出現了西部電影裏常見的岩石峭壁景觀，充滿了西部的風味。

我在觀景車廂欣賞這些風景，不忍離去，因而錯過了第1時段與第2時段的晚餐。我很少如此錯過火車上的晚餐，沒辦法只好等第3時段的晚餐了。此時，窗外已是一片黑暗，從紐




→本來我是要拍列車長的，卻有個小孩站起來搶鏡頭，而且連鞋子踩到沙發椅上。「你給我脫鞋！」這句話在美國是行不通的。

約出發已過第3個夜晚。

「你好！」

晚餐跟我同桌的是德國來的哈布里希夫婦。德國人也是喜歡鐵路的民族，所以我們談得很投機。這對夫婦準備搭Amtrak周遊美國1個月。1個月的休閒旅遊，已經讓我很驚訝了，但是聽了他們的旅遊行程之後，更是令人驚訝不已。

他們以紐約為起點，走邁阿密→紐奧良→洛杉磯→芝加哥→舊金山→西雅圖→芝加哥→紐約等路線。也就是搭乘我在前面提過的4條大陸橫貫鐵路，而且沒有重複搭乘的路線。本來我在這輛火車上，逢人便得意地說：「我是從紐約走全程到舊金山的！」現在聽到哈布里希先生壯觀的火車旅行，只能向他脫帽致意了。

「要不要來點葡萄酒？」

這位太太請我喝加州的葡萄酒。我平常都是一個人旅行，沒點過整瓶的葡萄酒，幾乎都喝啤酒，因此我很高興地接受了。雙方話題投機，瓶子一下子就空了。這次換我回請他們一瓶。

餐廳經理拿酒來的時候，誇張地看看手錶，說：

「嗯，只剩30分鐘了！嘿，這瓶酒要在30分鐘內喝完喔！」



夕陽把火車染成了金黃色。廣闊的海域是舊金山灣。這裡離終點站已經不遠。這也是北美大陸橫貫鐵路最後的區間。



←住在寬廣的4人家族房的是新加坡李氏家族。他們已經充分享受了這趟Amtrak橫貫美國大陸的旅程。

晚餐才剛開始，為什麼他會這麼說呢？餐廳經理看到我們納悶的表情，便挺直背脊，煞有其事地大聲宣佈：

「本列車再30分鐘就要進入猶他州，該州法律規定禁酒，本列車亦必須遵守，若有違反者，一律予以逮捕！」

這位哈布里希先生聽了急忙說：

「這下子不好了，我也再來一瓶！」

天亮之後，列車已經行駛在內華達州的大盆地（Great Basin）了。但是窗外的景觀卻是一片沙漠，跟日本的盆地景觀大不相同。連個人影或房子都沒有，可說是一片死寂的沙漠盆地。

從這裡一路走下去，便是所謂的死亡谷（Death Valley）。地面上不知是鹽還是水泡，總之像鹽湖般的白色大地綿延不絕，毫無止境。外面的氣溫到底有多高呢？在無法開窗的車內只能用想像的，大概是會熱死人的溫度吧？這裡所有的景致就是這火車所走的路線以及與此線並行的Inter State80號路線而已。有時會看到車子在路上行駛，但不管火車或是車子，如果在這裡拋錨，可能要陷入如地獄般的悽慘了。

12點，在沙漠的盡頭突然浮現色彩鮮豔的建築。那是位於內華達州，與拉斯維加斯同樣有名的賭城雷諾（Reno）。出

乎我意料之外，有很多人在這裡下車。這些人可能打算到舊金山之前，先在這裡撈一筆吧？

離開雷諾之後，窗外恢復綠色的景致。這裡是針葉樹森林。從今天早上開始，窗外的風景一直是乾枯的沙漠地帶，現在看到綠色的大地，終於鬆了一口氣。

不久，火車再度上坡。這裡是內華達州與加州之間的內華達山脈，火車穿過隧道。雖然還是留著殘雪的隘口，但是天空燦爛的陽光，好像在說「這裡已經是南國加州了！」

從這裡到終點的Emily Building已經不遠。隔著加州灣，對岸就是舊金山了。

四天前從紐約的摩天大樓腳下出發，好像是很早以前的事情，感覺上好像在火車上已經待了10天那麼久，列車工作人員與乘客也好像是老朋友一樣。

今天晚上到達終點站—Emily Building之後，這趟橫貫美國大陸之旅也將結束。想到這裡，心裡有點依依不捨。

# Amtrak鐵路小禮品

↓行駛於美國南方的大陸橫貫鐵路『Sunset Limited號』原廠塑膠保溫馬克杯。購於艾帕索車站。

↘行駛於西海岸的『Coast Starlight號』，服務極佳，受到好評。深藍色的資訊手冊與銀色的裝飾品是乘客紀念

↘『Coast Starlight號』的帽子。生澀的綠色繡上金色的字，真不好看！這也是車內販賣US$10。

→『Sunset Limited號』的帽子。還是水洗的綠色質感較佳。車內販賣US$10。

↓『Coast Starlight號』馬克杯(上)與小咖啡杯(下)。這條路線的禮品在Amtrak的列車當中是最為豐富的。馬克杯US$6，咖啡杯US$20




←行駛洛杉磯～聖地牙哥之間的『San Diegan號』的掛鐘。購於聖地牙哥的聖達費車站，US$10。

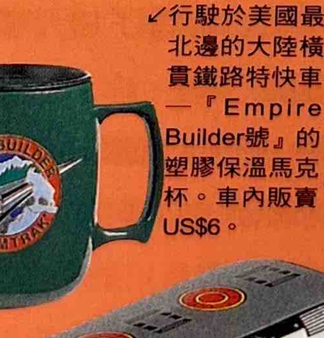
↓這是『San Diegan號』的馬克杯。從洛杉磯～聖地牙哥只要3個小時，是體驗Amtrak鐵路之旅最好的路線。







←只有『Coast Starlight號』列車才有玻璃杯吧！車內還有酒類試飲會。玻璃杯2個US$25。






↙行駛於美國最北邊的大陸橫貫鐵路特快車—『Empire Builder號』的塑膠保溫馬克杯。車內販賣US$6。

↓從96年夏季開始，在西雅圖～溫哥華之間，有國際列車—『Mt.Baka號』行駛。這是通車的針頭紀念章，直













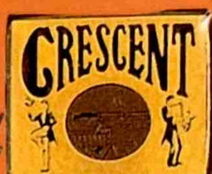




→Amtrak的柴油引擎機車紀念章。左起300、500、800型，共3種。最右邊的機車是最新型產品。

↓每種列車都有各式各樣的紀念章，『California Zephyr號』的是橢圓形。












↑只有美國才有的針頭紀念章，1個US$1，比一般紀念章便宜，真高興。而且直徑3.5cm，真大！

←Amtrak的時刻表可在車站免費索取。刊載全部列車的雜誌型時刻表，每年發行2次，此外還有各列車單獨的時刻表。

↑Amtrak的行李籤。托運大件行李時，一定要綁上行李籤。我一定是用〝Heavy〞的行李籤，這指的可不是體重喔！

→臥鋪車廂房裏的衣架。紅色的衣架配上Amtrak的標誌，真酷！列車規定不可以帶走，但聽說常有人順手牽羊。

→原廠設計的毛巾被US$8，牙刷組US$1.5，兩者都能在車內購得。毛巾被可當被子蓋，或觀看運動比賽時使用，用途廣泛。




↑3輛連結的錫製Amtrak列車，US$12。上緊發條就能行走。購於紐約的賓州車站，卻是日本製的產品。

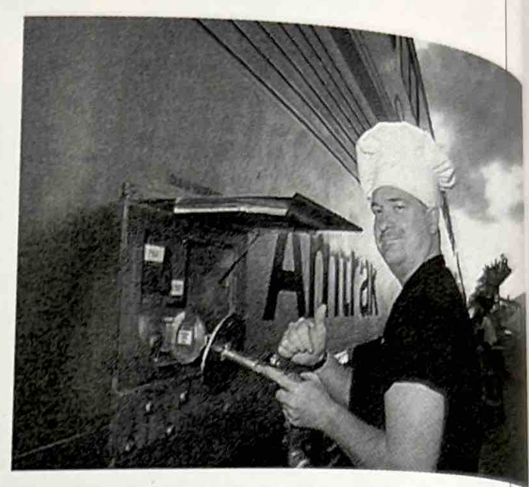
↘3種Amtrak撲克牌，可在觀景車的販賣部購得。1組只要US$2，適合買來當禮物送人。



↑Amtrak的馬克杯有各種的設計。此品購於費拉得菲亞(Philadelphia )車站的販賣部。

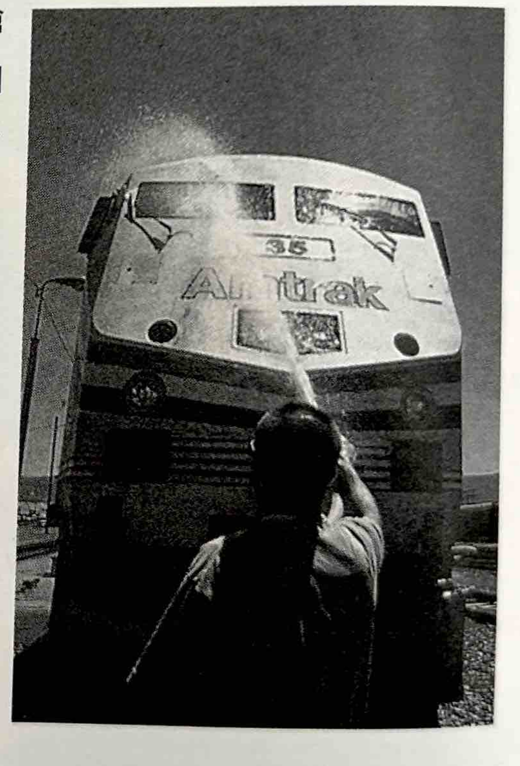
## 搭乘Amtrak列車須知

- 橫越美國大陸，坐飛機只要5個小時，搭火車卻要4天3夜的時間。因此，這個行程也可說是終極的鐵路之旅。目前Amtrak橫越美國大陸的特快車有4條主要路線和2條支線。車內設備舒適，但很容易誤點，誤點2個小時是家常便飯，因此規劃行程的時候，要安排更充裕的時間。



↑在中途車站添加飲水的廚師。

↓工作人員正在清洗因長途跋涉而髒污不堪的機車。




- 如果只在車上過1夜，搭座位車廂(Coach)亦可，如果要過好幾夜，最好搭臥鋪車比較舒服。臥鋪車廂分為經濟艙（Economic）、頭等艙（Deluxe）、家庭艙（Family）三個等級，全都是獨立的廂房，且受到貴賓級的待遇。餐費包含在車票價裏，搭乘臥鋪車時，記得先預約餐點。
- 票價從紐約～舊金山單程車票，座位票夏季票價US$380，冬季US$209，經濟臥鋪艙夏季US$650，冬季US$502。若搭乘座位車廂，可使用美國鐵路聯票，但是沒有歐洲鐵路聯票那麼便利、便宜。主要是因為火車數量很少，使用聯票如果不努力搭乘，可能不划算。
- Amtrak列車雖然安全性沒有問題，但是晚上能上鎖的房間還是比座位車廂放心。洛杉磯車站附近治安不太好，旅客要多留意。
- ＜1美金≒32台幣＞（匯率隨時會有變動）
- 詢問處：Amtrak　1-800-872-7245




# B Train 之旅

**MTA(紐約市營地下鐵)**

紐約州（哈林區Harlem～科尼島Coney Island）

145街
哈林區Halem
中央公園
47-50街
34街
23街
W4街
曼哈頓橋
皇后區
曼哈頓島
布魯克林區
科尼島
Coney Island

在紐約搭地下鐵，
搭B Train 比A Train來得有趣。
雖然它穿過哈林與布隆克斯區
（Bronx）等危險地帶，
但能從曼哈頓橋欣賞東河、
摩天大樓以及自由女神像，
正是它的賣點所在。




在黃昏到達科尼島站的『B Train』。懷疑「真的有『B Train』嗎？」的人，看到這張照片也沒話講了。






→『B Train』是從曼哈頓145街，也就是哈林區到布魯克林區最末端的科尼島站，總長28公里。

「You must take the A Train……」

不用說，這首「你一定要搭A Train！」是爵士樂的招牌歌，也是艾靈頓公爵（Duke Ellington）樂團的拿手曲目。這首歌以火車為主角，所以是我最喜歡的爵士樂。

即使如此，還是有很多人不知道「A Train」的存在。「A Train」指的就是MTA（Metropolitan Transit Authority）的紐約市營地下鐵「A號線」。

這首曲子非常輕快，「A」只是一個代號，而「Train」指的就是火車，按字面上看來，這樣「A Train」好像是走很遠的長途列車，其實這首是有關地下鐵的歌曲。

這首歌的內容是這樣的：

如果你要到哈林區的糖果丘（Sugar Hill）
你一定要搭A Train去
如果你沒搭上這班車
你將錯過到哈林區的捷徑
嘿，快點！電車已經來了
你聽，鐵軌震動的聲音傳了過來
來吧！各位，請上A Train

---

很快就到哈林區的糖果丘（Sugar Hill）

歌曲聽起來令人愉快，但是實際上搭「A Train」，並非那麼愉快。這是為什麼呢？主要是這條路線看不到哈林區與曼哈頓的景色。

也許你會說：

「這不是廢話嗎？地下鐵當然看不到風景嘍！」

例如日本東京地下鐵的銀座線，從淺草出發，經上野、銀座、新橋、赤坂見附、表參道等站，全都行駛在地下，直到最後要抵達澀谷的時候，才到地面。而且一到地面立刻過隧道，出隧道之後，又立刻上高架橋。等於只能從電車上俯瞰澀谷站前廣場。也許這個時間不到一分鐘，但是就因為有這點小趣味，所以銀座線雖然是地下鐵，卻很有意思。

東京另一條丸內線則從後樂園到茗荷谷之間，蠻長的一段地上區間。但是對我來說，卻了無趣味。我反而喜歡從澀谷到赤坂見附車站之間，經過上智大學操場旁邊的時候以及在御茶水站渡過神田川的那一瞬間。

仔細想想，這不就是物以稀為貴的道理嗎？像東京東西線的南砂町～西船橋之間的區段，全都在地面上，簡直就不像「地下鐵」了！




從帝國大廈（Empire State Building）遠眺中城（Midtown）。
左邊縱向的道路是第六大道（美國大道），它的地下就是『B Train』路線。

↑從科尼島出發往曼哈頓的『B Train』。
右上方的建築是帝國大廈，左上方的是世界貿易中心。

↓紐約地下鐵的標誌。
紐約市交通局簡稱MTA。

↓新的塗鴉方法，用磨砂紙或利器刮玻璃。






糟糕，不知不覺竟然脫線談起日本東京的地下鐵了！總之，「A Train」從頭到尾沒露點臉到地面上來，所以才覺得沒意思。

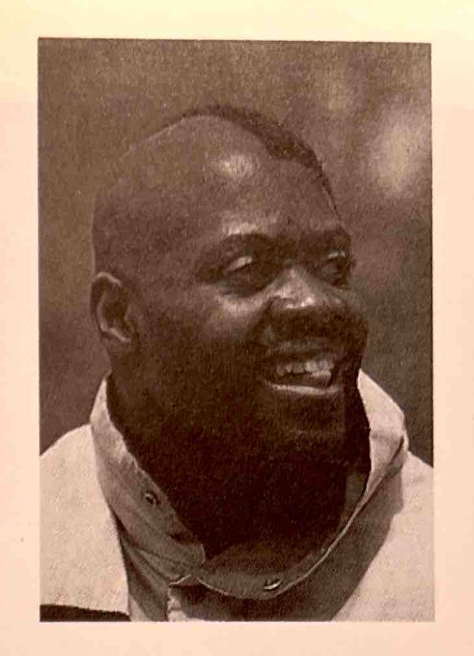
所以我才要向各位推薦『B Train』，也就是紐約地下鐵的B號線。現在，我們就去搭『B Train』吧！

星期天的下午，往145街的『B Train』，乘客非常稀少。145街位於哈林區的正中央，這裡是『B Train』的起站，也是終點站。曾有一段時期，這裡的治安改善的比較好，不過現在哈林區與南布隆克斯區都被列為危險地區，最好不要前往。

但是，今天我的目標是（粗略地）搭完『B Train』全程路線，如果不從起站開始搭，總說不過去。我坐在往145街的電車上，想到自己必須自食惡果，只能苦笑。

還沒笑完，我的目光剛好與斜對面一個左右耳掛了10個耳環，而且還戴鼻環的黑人目光相對，他立刻回我一個微笑。顯然他把我的苦笑當成微笑了！這一來我可不能裝作沒看見，趕緊回他一個日本式的微笑。

接下來，發生了嚇人的事情。我這麼一笑，他的眼睛一亮，且直盯著我看。然後立刻坐到我的身邊。我心中暗叫不好，但不覺得有什麼危險。因為他的眼光非常得溫和，然



→NY有很多獨特的人物，這位剃半邊頭髮的老兄，並非那個騷擾我說「你要我？」的同志，請別誤會。

後，他眨著眼睛，慢慢地問：

「你要我？」

我的背脊在發冷，原來他是個同性戀。我趕緊解釋：

「不，不！對不起！我是Straight（非同性戀者）！」

他的臉立刻沈了下來，就差沒說：

「什麼嘛？你的表情明明對我有意思嘛！哼！」

他抱著失望的表情，回到剛才他坐的位子。

這時我才發現我已經滿頭大汗。沒多久，電車便滑入145街的車站。

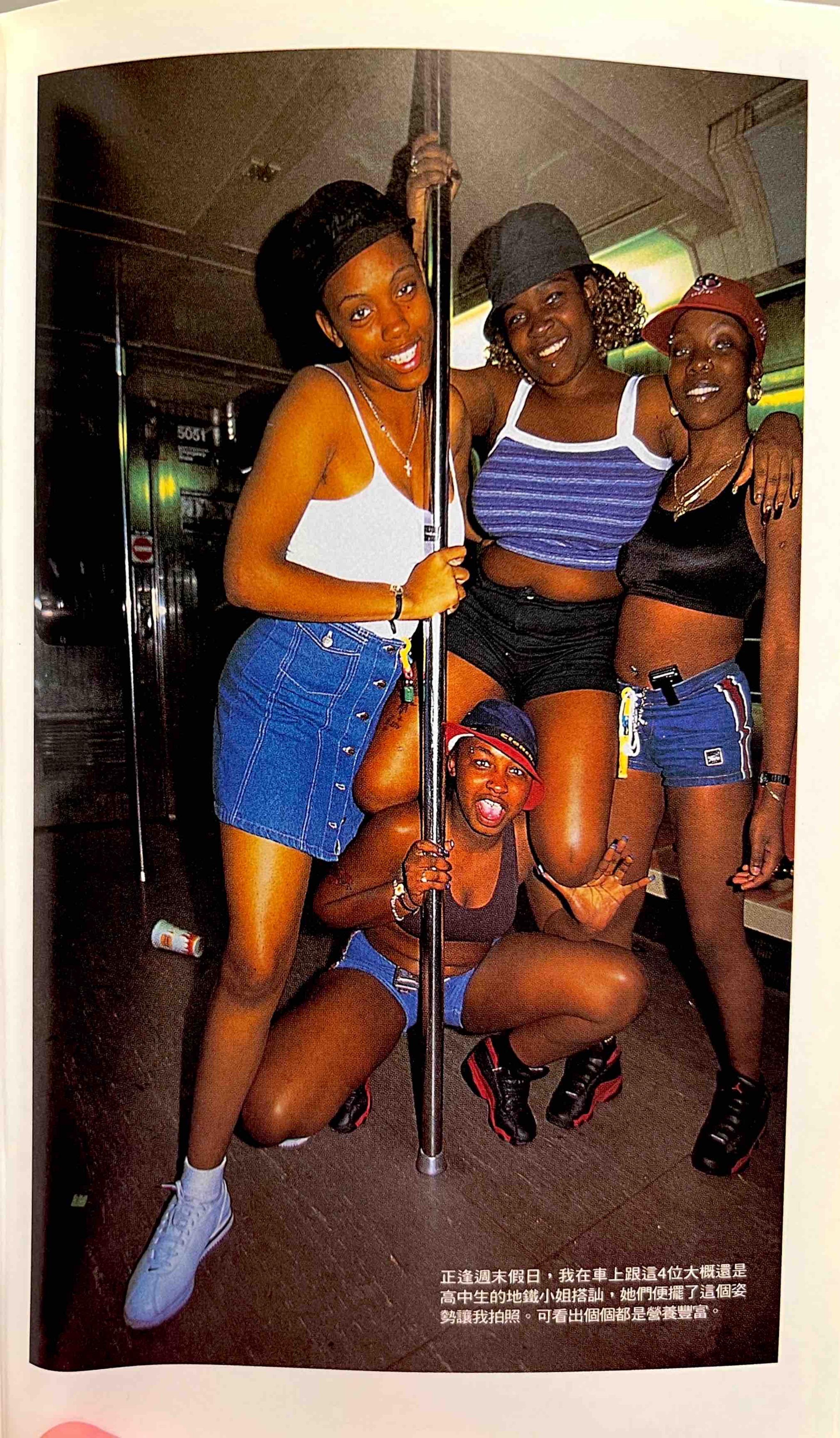
我走出剪票口，一口氣衝過夾雜著尿臭與異味的階梯，走到外面。哈林區外面正下著雨，是個煙雨迷濛的日子。

這裡有很多被薰得黑黑的五層樓矮房子，沒有摩天大樓。也許是下雨、也許是星期天的關係，街上幾乎看不到人影。這種淒涼的景象，令人懷疑它真的位於隨時都是人山人海的紐約市內，而且也是世界最熱鬧的曼哈頓島的一部份。

如果這裡不是惡名昭彰的哈林區，也許我會到街上逛個1小時，但是「危險」這個先入為主的觀念，使我不敢越雷池一步。 說起來有點不好意思，結果我只能在地下鐵的樓梯出口附近看看街上的風景。

↑這裡的自動收票口與日本一樣嚴格。上頭的BDFN表示這裡可以搭乘B、D、F、N號線。

↓車內到處是垃圾，有點髒亂。但是在地下鐵車上能夠打籃球的大概只有紐約市嘍！




正逢週末假日，我在車上跟這4位大概還是高中生的地鐵小姐搭訕，她們便擺了這個姿勢讓我拍照。可看出個個都是營養豐富。



↑從1953年開始使用的代幣。左起15分、30分、60分，US$1，還有我今天搭車的地鐵代幣（US$1.50）。由此可看出物價的變遷。

---

就在這個時候，從大樓柱子後面走出來一個步履蘭珊的老人，他襤褸的衣衫拖在雨天的人行道上，對著我走了過來。我聞到他難以忍受的體臭，直覺這傢伙不妙，還是三十六計走為上策，趕緊沿著剛剛爬上來的階梯，三步併做兩步地逃回下面去。

背後迴盪著那老人有氣無力的聲音：「先生，給我錢……」。

結果，只花2、3分鐘，從地下鐵出口到半徑5公尺之內，便是我在哈林區的探險範圍。不過當初我立志要從起站坐到終點站的願望，終於實現了。

現在，我就要開始我的『B Train』之旅了！

「One Token, Please（換一個代幣）！」

Token就是相當於車票的代幣。紐約的地下鐵，如果沒有這個代幣或Metro Card就不能搭車。我在代幣兌換口換1元50分的美金，裡面的大叔丟了一個跟日本的五元硬幣差不多大小的代幣給我。這個代幣中間有個五角形的洞。

1元50分相當於48元台幣，比東京地下鐵約45元台幣的最低價還要高。但是在紐約只要不出地下鐵，搭到哪裡都是1元50分。而且地下鐵總長實際上有722英里（約1162公里），算

起來還真便宜。

還有一個利多，就是電車上不查票。因為代幣在自動收票口已經被機器吸入，乘客搭上電車的時候，手上已經沒有代幣了，因此根本沒有查票的必要，紐約的地下鐵是24小時營業，你是否知道我要說的是什麼？

不查票、自由轉車、24小時營業！這表示在紐約只要有1元50分，就可能在這裡不斷地搭地下鐵，直到生命結束。你可別斷定沒有這種人，在紐約什麼事都可能發生。

我想著這些事，並把代幣投入自動收票口，然後下到月台，我站在月台中央黃色標示板下面等車。

這個位置是「離峰帶候車區（Off Hour Waiting Area）」，本來離峰時間電車編制比較短，才設置這個候車區，現在則定為月台上最安全的地點，因為這個地點有站務員以及攝影機監控當中。

等了數分鐘，『B Train』從市區開了過來。

『B Train』在巔峰時間裏，會延長行駛到哈林河對岸的布隆克斯區，但是平常只行駛到這個145街就回頭。即使到了終點，車上還是有乘客不下車。難不成這些人就是傳說中1元50分的永久乘客？

我該上車了！不行，上車之前得先確定列車長坐在哪

↑東河上的2座吊橋。前面的是布魯克林橋，後面的是曼哈頓橋。
地下鐵B Train走的是曼哈頓橋。

↓位於百老匯（Broadway）與第七大道交叉口的時報廣場。
這裏的地下有地下鐵N、R、S以及1、2、3、7、9號線行駛。

↑傍晚巔峰時間的1號線34街站，車內有點混雜，但不像東京的巔峰時間那麼殺氣騰騰。

↓『B Train』的終點科尼島站位於高架橋上。
地下鐵的電車停在高架橋上，跟銀座線澀谷車站一樣，頗具幽默感。

裏？這裡跟日本不一樣，列車長不坐在電車的最後面，而坐在列車的中央位置。車門開閉之間，他會從窗戶探出頭來確認，所以我立刻就認出來了。坐車的時候，列車長所在的車廂也是最安全的地方。

門一關，電車便開始動了起來。本來紐約的電車以塗鴉出名，但是現在已經沒有這個情形了。並非不能塗鴉，而是使用了能清洗得一乾二淨的新型電車，而且還是日本製的呢！塗鴉已經成為紐約地下鐵的歷史，想來有點淒涼。

但是，紐約的年輕人並未因此放棄，他們又發展出新的塗鴉手法。他們用磨沙紙或利器來刮玻璃或不鏽鋼車身，如此一來，車窗玻璃竟然變成了磨砂玻璃！看來還是以前能夠任意塗鴉的車廂比較好。

電車大約走了10分鐘左右，到達96街。從起站145街出發之後，站名一直是3位數，現在終於變成2位數。看到這個數字，我終於鬆了一口氣。因為我聽說在紐約數字超過100的站名，就很危險。這一路我被同性戀者騷擾，還碰上乞錢的爺爺，還好沒出什麼事，更讓我鬆了一口氣。

接著，電車經過位於81街的美國大都會博物館時，乘客開始多了起來。



→地下鐵的代幣售票口，可買代幣或Metro Card。我最高興的是乘客能免費索取印刷精美的地鐵線路圖。

---

電車經過中央公園南邊的59街之後，向左轉了一個90度的大彎，跟一路並行的「A Train」分開，過第七大道之後，這次則向右轉。這次電車走在與第五大道平行的第六大道（美國大道）上。

47～50街之間有洛克菲勒中心（Rockefeller Center）。

34街有梅西百貨公司（Macy's）

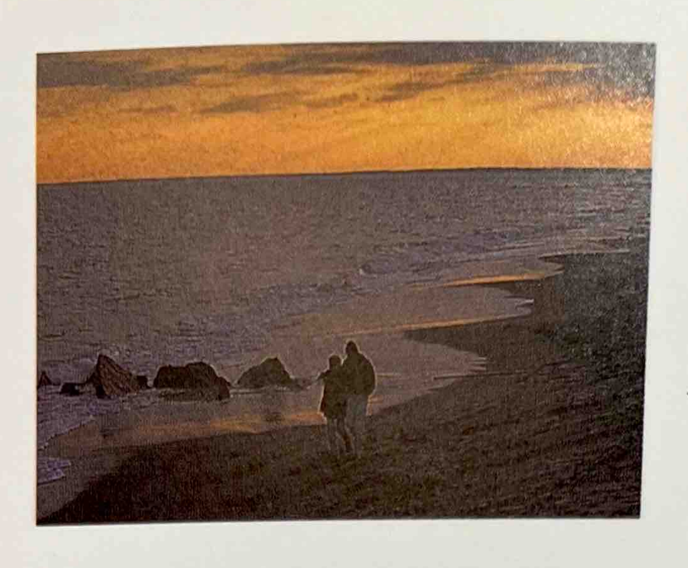
23街有熨斗大樓（Flatiron Building）

西4街（west 4th street）有華盛頓廣場（Washington Square）……，每個車站都有紐約的名勝。

過了Broadway-Lafayette車站之後，沿路經過Grand車站，『B Train』走到我期待中的平面線路。在哈林區的時候，天還在下雨，到這裡已經停了，微弱的陽光斜照下來。大樓與大樓之間，隱約可見中文招牌，這裡是中國城。

『B Train』發出轟隆隆的聲音，走在曼哈頓橋上。腳下的流水是東河。眼前曼哈頓林立的摩天大樓高聳入雲，好像是巨大的怪獸一樣。從這裡還可以眺望海上的自由女神像。對！這個絕佳美景正是『B Train』最大的賣點所在。

過了鐵橋之後，便是布魯克林的街道。這裡有很多磚紅色的古典建築。電影「Once Upon A Time In America」的拍攝場



←科尼島的海灘。搭乘『B Train』從喧鬧的曼哈頓到此只要40分鐘，便能享受大海的洗禮，真令人羨慕。

景，就在『B Train』沿線的右下方展開。我回憶著電影裏面的情節，注視著這些景致，電車卻無情地再次進入黑暗的地下道裏。

『B Train』再30分鐘就會到達終點站—科尼島（Coney Island）。這個位於高架上的終點站，應該是面對著大西洋。等我到那裏，我準備坐在海邊享受科尼島著名的特產—Nathan's熱狗！




## 紐約地下鐵小禮品

↑紐約地下鐵原來使用代幣當車票，現在也使用Metro Card

↑美國有部電影叫做「警察的徽章（Badge）」，而真正列車長的徽章就是這個。

↑網羅紐約地下鐵所有網路的地圖「The Map」，可於代幣售票口免費索取。

↑地下鐵也有時刻表，並分A Train、B Train，可在車站的代幣售票口免費索取。

↑原子筆裏面藏著地鐵線路圖，好像作弊的小抄。購於地鐵博物館，1枝US$3。

←在地鐵博物館買小禮品，竟然用地鐵線路圖當包裝紙，我捨不得打開。

↓地下鐵的模型紙，US$1.75。車廂圖案印的是A Train，可惜無B Train的圖案。購於地鐵博物館。

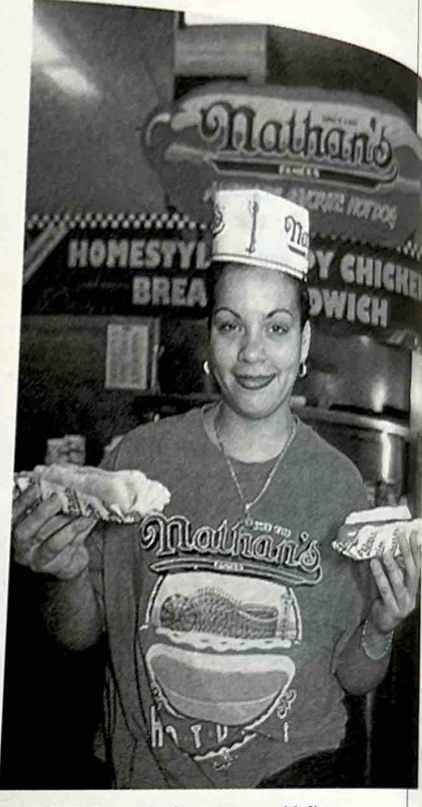
↑1994年紐約地下鐵營業90週年。這是那時的紀念繡章，Anniversary的字樣真是酷斃了！

↓紐約地下鐵有3家私鐵共同經營。所以才會以A號線、1號線等字母與數字來區分。印有站名的鑰匙圈是US$5。

→休閒衫，US$25。最拉風的是它的釦子是代幣，自然地顯現地下鐵迷的風格。

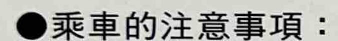
## 搭乘B Train 須知

●惡名昭彰的紐約地下鐵，只要注意搭乘的時間以及安全車廂，就能避免危險發生。票價到哪裏都是US$1.5，不但便宜且無塞車問題。這裏是世界地下鐵網路最完善的都市，在鬧區裏，2～3個路口就有一個車站，非常方便。

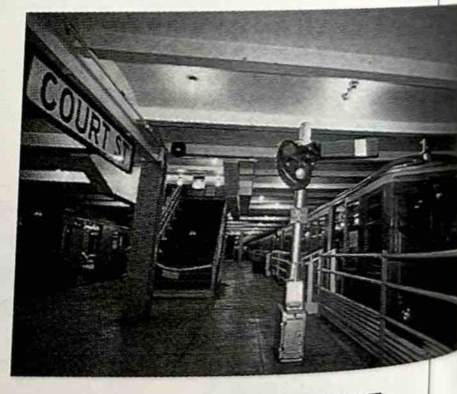


↑科尼島的名產Nathan's熱狗。

●代替車票的代幣，可在車站的代幣售票機購得。但是US$20以上的大額鈔票以及1分的錢幣則無法使用。另外還有10個代幣一起賣的Ten Pack或是Metro Card，但是無折扣，不適合外國旅客使用。還是按目的地買2～3張比較划算，即使剩下，也可當做紀念。地下鐵的地圖則是免費索取。


●乘車的注意事項：

1.等車位置最好選月台中間的離峰帶候車區（Off Hour Waiting Area）。
2.搭乘車廂最好選整列車廂的中央位置，也就是列車長勤務的車廂。
3.雖然是24小時行駛，但晚上8點之後，乘客減少，要特別注意安全。
4.100街之後的北部地區也要特別注意。



↑布魯克林地下博物館的門票是US$3。

●除了『B Train』之外，我還要向你推薦的路線是，通過曼哈頓橋的D和Q Train。另外『B Train』的終點站科尼島，匯集了日本江島與淺草的優點，是個有趣的海岸。這裏離曼哈頓才40分鐘的車程，卻是別有洞天的世外桃源。

●<1美金≒32台幣>（匯率隨時會有變動）

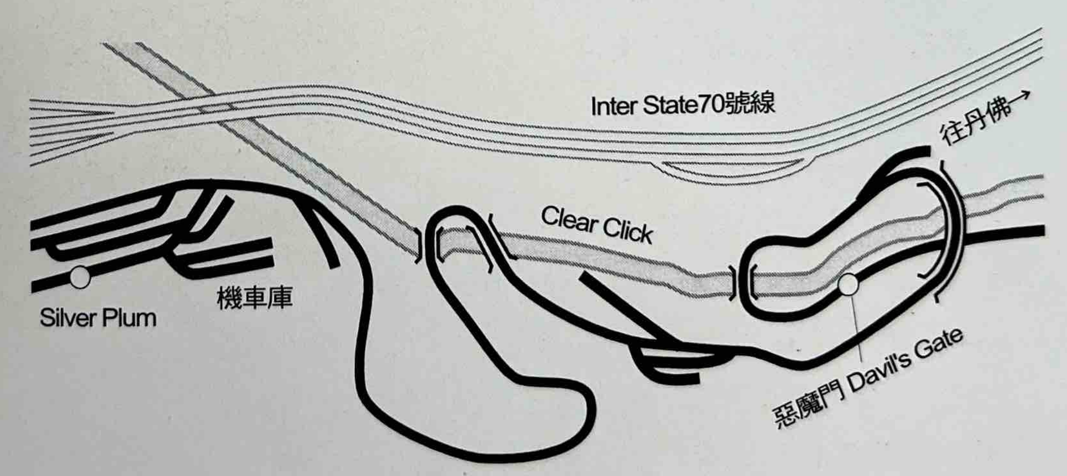
●詢問處：MTA1-718-330-4847

Georgetown Loop R.R. ❹ 美國

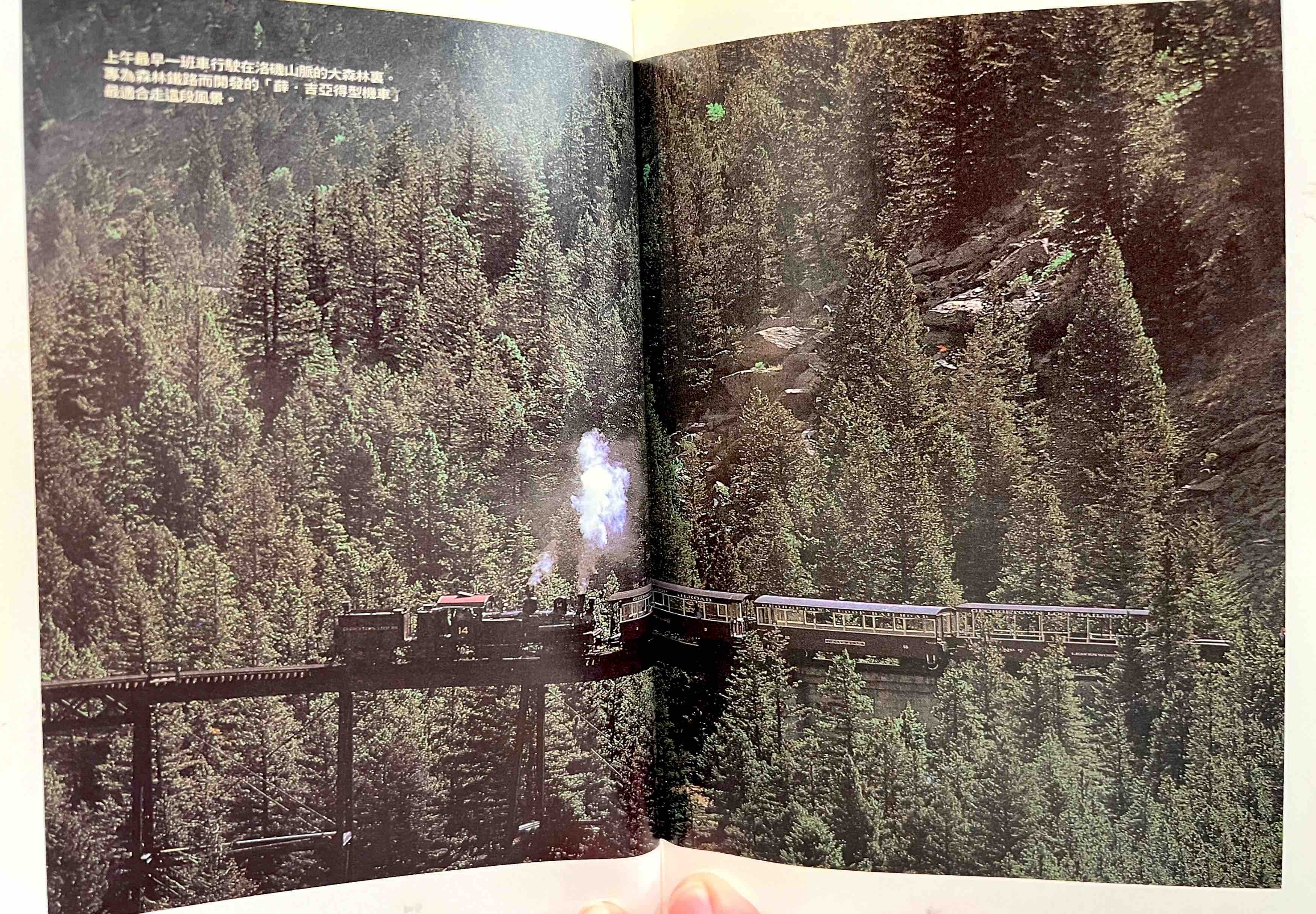
# 拜訪全輪驅動蒸汽機車

**Georgetown Loop鐵路**

科羅拉多．落磯山脈（Devils Gate～Silver Plum，5.2公里）




我去參觀美國保存的鐵路與鐵路博物館時，
看到有史以來最大的蒸汽機車Big Boy，
讓我興奮不已。
並在喬治城搭「斜斜的」、
「全輪驅動的」、世界最珍貴、
最特別的蒸汽機車。



上午最早一班車行駛在洛磯山脈的大森林裏。專為森林鐵路而開發的「薛・吉亞得型機車」最適合走這段風景。

美國保存了許多的鐵路以及擁有數量眾多的鐵路博物館。

我有一本綠色封面的書。書名是「Guide to tourist rail road & Museum（鐵路與鐵路博物館簡介）」。這本書是我旅遊美國時不可或缺的，就像聖經一樣的書。

這本書總共有464頁，非常的厚，去掉廣告，本文還是有413頁。書裏介紹全美所保存的鐵路與鐵路博物館，1頁介紹1個項目。也就是說，這本書網羅了全美413個與鐵路與有關的項目。

第二次世界大戰之後，急速發展的航空網路以及汽車的普及，使得美國的鐵路走向窮途末路。但是美國人把這個曾經是劃時代產物的鐵路，當作一項文化遺產並流傳於後世。這種使命感，讓我非常感動。

這次我探訪其中1條受保存的鐵路『Georgetown Loop』。原因是『鐵路與鐵路博物館簡介』第62頁的一張照片吸引了我的注意。

那是一張森林裏的老蒸汽機車照片，不知為何那輛機車的正面向右傾斜？斜斜的車身，讓我不由得聯想到日本東京淺草市集裏，穿著雨鞋像個泥鰍般的老爺爺。「呵呵！我啊！是神田出生的喔！我可是個老江戶哦！」雖然這輛火車



→終點站－Silver Plum站。月台與車站、屋頂全都是木造物。頗有森林鐵路簡樸的風格。

頭不會像淺草的泥鰍爺爺那樣說話，但是整個車身就是散發著人類的氣息。我想去跟這個火車頭見面，所以就飛到位於美國中部的科羅拉多州的丹佛市。

我搭三角航空（Delta）從西海岸的波特蘭（Portland）經由鹽湖城抵達丹佛市。3個小時之後，波音757的機頭朝下，進入著陸狀態。山頂積著白雪的落磯山下丹佛市街，從小小的機艙窗口擴展開來。

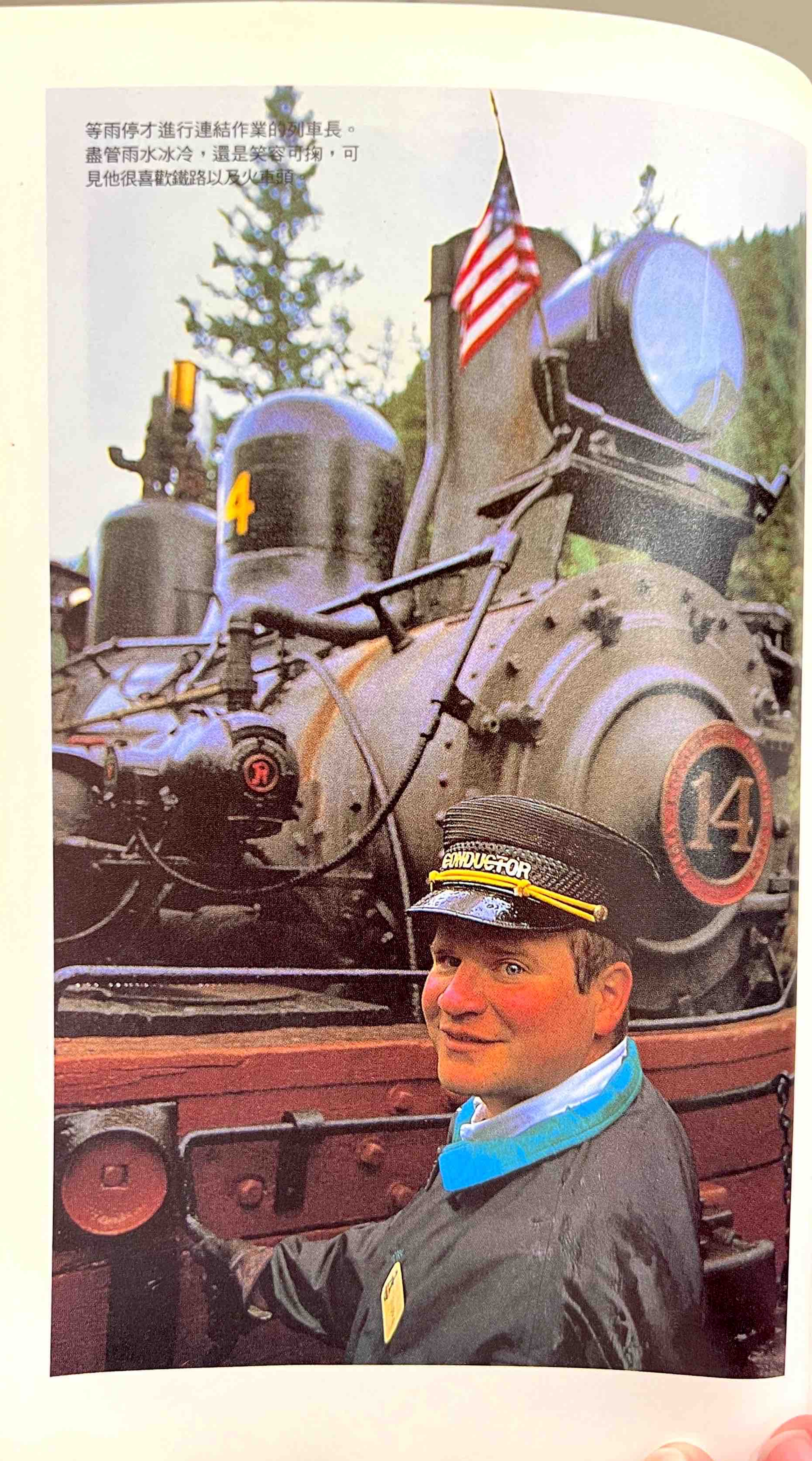
「我又回到丹佛來了……」

我不覺如此自言自語。想起上次搭乘『California Zephyr號』往舊金山的時候，是兩個月前的事。當時是第一次到丹佛來，那時候因為機車故障，在丹佛聯合車站整整停了2個小時，結果，只是在車站附近逛逛而已。

從丹佛出發之後，橫越科羅拉多的落磯山景色比我想像的還要美麗，我很後悔沒在丹佛下車。

現在是第2次來丹佛，就像要跟情人重逢一樣，心裡七上八下的跳個不停。

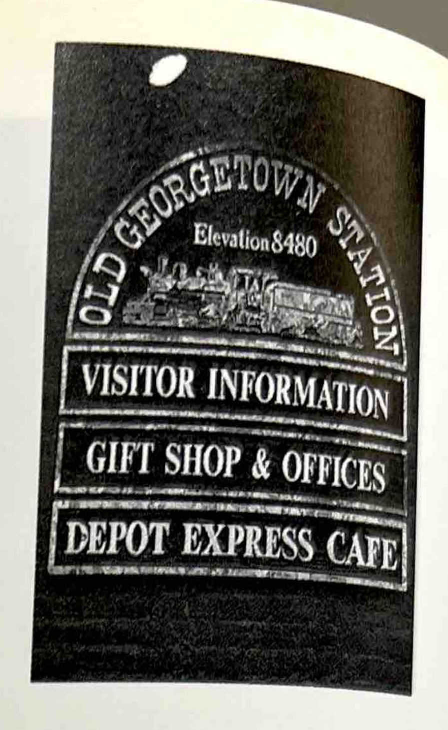
我在機場旁的大停車場租車，櫃台小姐向我推銷說：「現在有最新型的日本車，一天只要加4美元就OK了！」我搖搖頭：「不，謝謝妳！用我預約的美國車就行了！」然後在1




等雨停才進行連結作業的列車長。
盡管雨水冰冷，還是笑容可掬，可
見他很喜歡鐵路以及火車頭。

↑行駛於惡魔門鐵橋（高30公尺）的蒸汽機車。
轉一大圈的螺旋狀橋是這條鐵路名稱的由來。

↓走在森林裏的「薛・吉亞得・洛克火車」。
從照片裏可以看到汽缸裝在車身右側，從前面就能看出它斜向一邊。




→1939年廢棄的科羅拉多中央鐵路的舊站—喬治城車站，復活之後成為簡介中心，再次受到重用。

天40美元的確認欄內簽了名。

並非我比較喜歡美國車，在日本我就是開日產豐田的車，日本車的確比較信得過，但是這裡是美國，雖然日本車或歐洲車也能跑，但是還是開美國大車比較過癮，在氣氛上比較像是在美國。

從丹佛國際機場，經由Inter State70號線道路一路向西前進。如果一直前進，兩個小時就能到達我的目的地喬治城（Georgetown），但是我決定先到一個地方看看，那就是離丹佛市區不遠的「Forney 交通運輸博物館」。

這個博物館也刊載於「鐵路與鐵路博物館簡介」裏面。如果我沒有這本書的話，可能就這樣開過去了。選擇一本好的簡介，真的很重要。

Forney 交通運輸博物館最大的招牌便是「Big Boy」。就像它簡單扼要的名字一樣，「Big Boy」就是有史以來最大、最強的蒸汽機車。它於1959年退休，已經是40年前的事了，我無法看到它實際行駛的英姿，但是即使是靜態的保存，我還是想一睹它的廬山真面目。

「Big Boy」穩穩地停靠在Forney 交通運輸博物館前面的庭院裏。

「好－大－哦……」我喊了一聲之後，再也說不出第二句話來了。

全長40.7公尺！總重量508噸！只能用「超級巨無霸」來形容這個像軍艦那麼大的機車。日本最大的蒸汽機車C62，全長21.5公尺，大概是它的一半，重量則只有145公噸。

這個巨無霸發出轟隆隆的聲音，越過聯合大西洋（Union Pacific）鐵路的落磯山脈……。光是想像它壯觀的面貌，就讓我興奮得直起雞皮疙瘩。

這輛火車頭的確是又長又重！可說是美國廣大鐵路設施的代表機車。目前美國的鐵路網與全盛時期比起來，在規模上確實縮小了不少，但是，實際上美國的鐵路還是排名世界第一，因為它擁有24萬公里的鐵路網。這個數字佔了世界鐵路的3分之1，不愧是美國大格局的作風。

最近在日本出了一本叫做『Made In USA』的書，全部收錄美國製品，非常得有趣，超過700頁，就像一本字典一樣。我也參與拍攝照片的工作，但是有一個令人遺憾的地方。這本書有關飛機與航空公司的部份佔了40頁，有關車子的記載將近20頁，唯獨鐵路的記載只有2頁。

不但如此，市面上有很多關於這個機車的寫真集，但是此書對於世界最大的蒸汽機車「Big Boy」，竟然一個字也沒

↑工人在機車區修理蒸汽機車渦輪。為了讓年邁的機車能夠順利運轉，工人得更加賣力。

↓保存在丹佛Forney 交通運輸博物館的「Big Boy」。它昔日曾經活躍於落磯山脈的路線上，是世界最大的蒸汽機車。

↑為了攀登陡峭的山坡，從惡魔門（Devil's Gate）車站出發的電車後退了將近500公尺，列車長站在甲板上監督後方。

↓車上坐滿了全美各地來的旅客，氣氛和樂。可是只有這個小男孩有點不高興，因為他第一次看到蒸汽機車，有點害怕！

提到，真是令人遺憾。

第二天一早，我又繼續沿著Inter State70號道路向西前進。

前一天直到閉館時間，我都待在Forney 交通運輸博物館。因為我一直站在「Big Boy」前面，不忍離去。

有一輛貨物列車與Inter State道路並肩行駛。在美國的高速公路上開車，比日本的高速公路還容易，駕駛比較能四處張望。這輛貨物列車有雙層貨櫃，就是所謂的「Double Stack Train」。

「1輛、2輛、3輛……」我又開始了孩提時代數火車廂的習慣，可是馬上就放棄了。因為美國的貨物列車通稱「Mile Train」，全長1.6公里，實在是太長了。

牽引這輛列車的柴油機車，最前面就有4輛，中間3輛，總共7輛連結。所以我再怎麼專心數，最後的結局還是只能半途而廢。

這輛貨物列車從我的視線消失之後，Inter State道路的正面，逼近了一座連綿不斷的山峰，那就是落磯山脈。我進入山區不久，就到達我的目的地喬治城。這裡離丹佛約70公里，開了1個小時，是一趟愉快的旅程。

喬治城位於積著殘雪的落磯山腳下，為一個湖畔小鎮。不，這個小地方應該叫做村子比較貼切。這裏所有的住家都




←「好燙！」火車頭突然排氣，技師趕緊退避三分。蒸汽機車與電車或柴油引擎機車不同，這一幕頗能看出它類似人類個性的地方。

是木屋，看不到水泥房屋。

清涼的空氣非常甜美，海拔1600公尺的高原都市－丹佛的空氣已經很甜美，喬治城的空氣就更不用說了。我把租來的車子窗戶全部打開，前往『Georgetown Loop鐵路』的起站—惡魔門（Devil's Gate）。

這個車站名稱實在嚇人，但是早上10點出發的第一班火車，卻在與這個名稱不相稱的可愛車站等候乘客上車。我買了票，然後跑上月台。5輛左右的客車廂前面，不斷地冒著一陣陣蒸汽。

那是蒸汽機車，我拿著照相機靠近一看，原來是我在照片中看過的，那個有點向右傾斜的火車頭。

「哦！是『薛．吉亞得．洛克』（音譯）！」

我大聲喊了出來。因為它不是一輛普通的蒸汽機車。「薛．吉亞得．洛克」是美國的鐵路技師E．薛氏所發明的世界最珍奇特殊的蒸汽機車名稱。日本翻譯成「薛式吉亞蒸汽機車」。

一般的普通機車，蒸汽引擎動力部位的汽缸（活塞）在前面，然後從這裡由傳動軸（Rod）帶動輪子。而薛式的火車頭汽缸直放在車身側面，藉著傘齒輪（Bevel Gear）與自由驅動裝置（Universal Joint），帶動所有的車輪。



←火車也有客車廂，但是天晴的話，還是搭這種露天的貨車比較有趣。因為可以充分享受新鮮的空氣與煤炭燃燒的味道。

用車子的術語來說，薛式火車就是蒸汽機車的四驅車（4WD）。本來喬治城的薛式機車有12個車輪，正確的說法應該是「12驅車」。這種機車之所以會斜向一邊，就是因為它的汽缸掛在側面，成為薛式機車獨特的結構。

這種結構有什麼效果呢？它就跟四驅車一樣，爬坡力強。而且藉著自由驅動裝置，急轉彎的扭力也很強。這種機動的裝置，使得薛式火車大大地使用在美國的落磯山脈的鐵路線上。

這種裝置並未引入日本，但是我記得台灣的阿里山森林鐵路在1980年代之前，都是使用美國製的薛式蒸汽機車。

對了，『薛・吉亞得・洛克』與『Big Boy』都是真正的美國製，真想向前述出版「Made In U.S.A.」的編輯部建議呢！

「嘟～！」

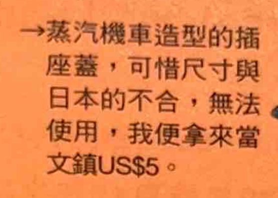
低沈的薛式蒸汽機車汽笛聲迴盪在落磯山脈當中，時間正指著10點。

『Georgetown Loop鐵路』第一班列車正要出發。

我趕緊上了客車廂，不，應該說跳進像台車一樣，沒有車頂的貨車上。

# 受保存鐵路的小禮品

←充滿Georgetown Loop鐵路樸實的木雕磁鐵，US$3.75。陶製磁鐵US$2.25(下)。





→蒸汽機車造型的插座蓋，可惜尺寸與日本的不合，無法使用，我便拿來當文鎮US$5。





↑這個馬克杯的圖案乍看之下是隧道，倒入熱水就會出現火車，你說好不好玩？US$7.50。
















↑5種紀念章。美國是私鐵王國，各個私鐵公司顏色各異，富饒趣味。光是經過丹佛的鐵路就有好幾種。

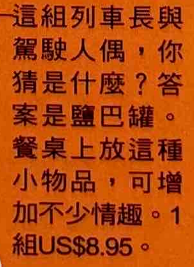



↑用鋼釘作成的小飾品。美國有許多鋼釘製成的小飾品，但少有折成「丁」字的造型。US$7.50。



←這是餐桌墊，1組4張賣US$8.50，很便宜。雖然是兒童圖案，我卻毫不猶豫地買了下來。





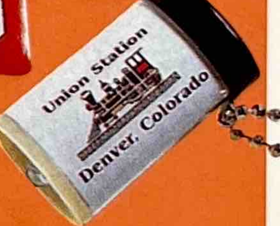
←這組列車長與駕駛人偶，你猜是什麼？答案是鹽巴罐。餐桌上放這種小物品，可增加不少情趣。1組US$8.95。







↗購於丹佛Ferney鐵路博物館的塑膠磁鐵。1個US$2.25。無「Big boy」的相關禮品。




↑雖然只是一個鑰匙圈，但按一下火車頭，就變成實用的小手電筒。此品購於丹佛聯合車站的商店。US$2.95。

## 搭乘Georgetown Loop鐵路須知

●Georgetown Loop鐵路是科羅拉多·中央鐵路在1939年廢棄45年之後，於1984年沿著這條廢止的舊線而復活的觀光鐵路。目前在日本很流行沿著廢棄鐵路行走的風潮，而美國老早就在進行了。

●行駛區間從惡魔門到Silver Plum， 總長雖然只有5.2公里，但是沿線有螺旋狀坡道、30公尺高的鐵橋、溪谷或溪流，沿線景色優美。營運期間是從每年5月的最後1個星期六開始，到10月的第1個星期日為止，無休日。1天約有7個往返班次。來回票13.5$。從丹佛到喬治城有巴士行駛，但租車比較方便。

●在科羅拉多州，除了Georgetown Loop鐵路之外，還有Durango＆Silverthorne窄軌鐵路(Durango～Sliverthorne73.4公里)等多數受保存的鐵路。

●保存「Big Boy 」的Forney 交通運輸博物館離丹佛市中心搭車約10分鐘，入館門票US$4。

●＜1美金≒32台幣＞（匯率隨時會有變動）

●詢問處：Georgetown Loop
　　1-303433-3643



↑拿著麥克風介紹沿線風景的解說員。



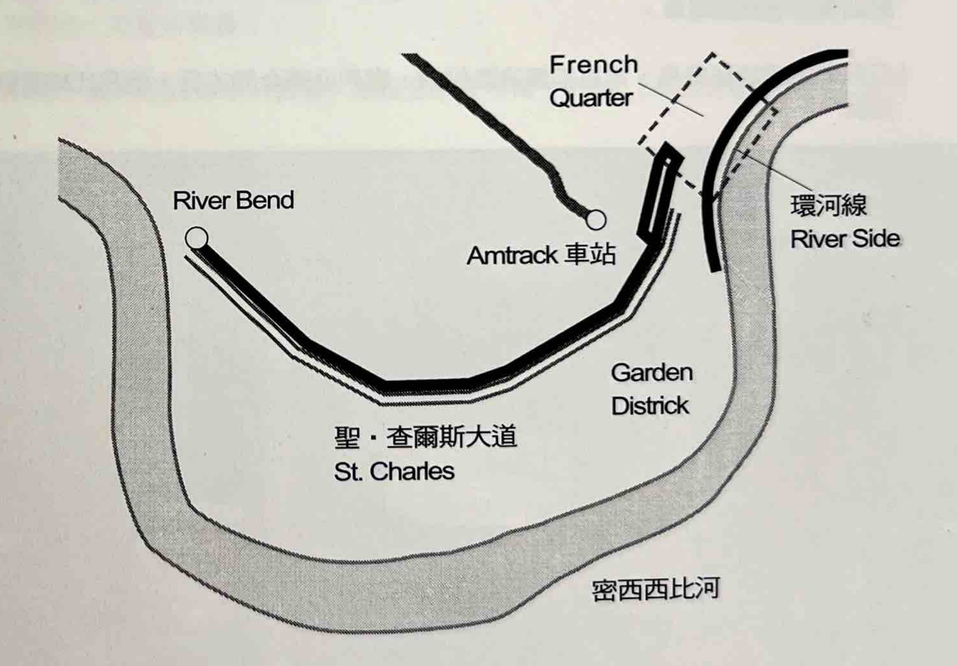

↑在車站進行分軌作業也是列車長的職責。

Streetcar named Desire ❺ 美國

# 『慾望街車』之旅

紐奧良（New Orleans）市區電車

聖・查爾斯線（St.Charles，10.6公里）




紐奧良至今還有「慾望街車」行駛其間。
路面電車全盛時期，
最後殘存的電車行駛在19世紀建造的，
豪華高級住宅區的綠色地毯上。

↑踩在綠色絨毯上的聖・查爾斯線（St. Charles）電車走了過來。這是美國從1920年就開始行駛的最古老路面電車。

↓亞熱帶氣候的紐奧良，電車卻無冷氣設備，窗戶必須全開才行，但我比較喜歡這種全開的感覺。

↑我趁停車的時候，請駕駛轉過來照個相，他說：「不行，不行，安全第一！」結果只轉半邊臉過來，我想他一定是太害羞了。

↓1920年代的電車，車內的設施也很古老。座位全都是木椅，Vivien Leigh也曾經坐在這個椅子上吧！

「你可以搭〝慾望街車〞到終點，然後渡過〝桂河大橋〞，再右轉就會看到〝Tokinominoru〞站在那裡。那裡就是你的目的地！」

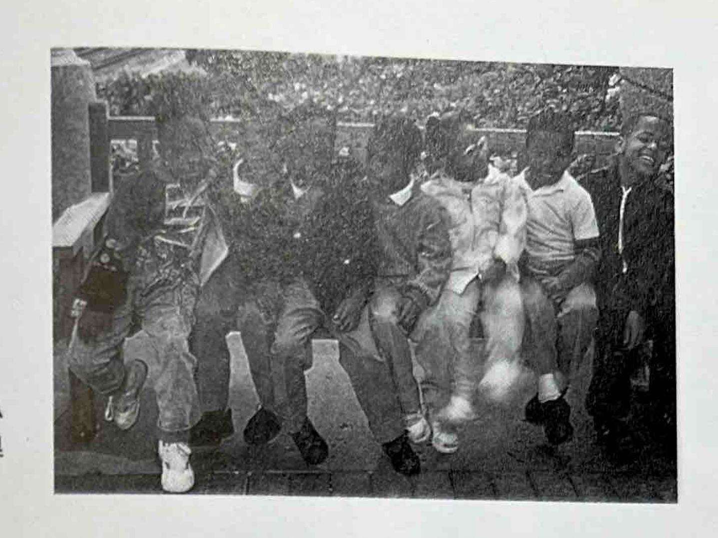
這句話是在描述日本的一個場景。我在出版社的攝影部門上班時，有一次被派到東京賽馬場取材，拍攝一匹強健的賽馬叫做「Mr.西比」。當時攝影部的主任M先生跟我這個菜鳥約見面地點時，就是這樣告訴我的。

「慾望街車」指的是東京京王線的賽馬場支線；而「桂河大橋」指的是電車終點——府中賽馬正門站和賽馬場之間的陸橋。

當時我很佩服他能夠如此巧妙地運用電影的名稱。這也難怪，因為這位攝影主任在進入出版界之前，是松竹電影公司有名的攝影師，才會對電影如此地熟悉。

那是我第一次聽到「慾望街車」的名字，後來得知特內西．威廉（Tennessee Williams）的舞台劇被拍成電影，便蹺班到昔日東京飯田橋的佳作電影院欣賞這部舊作新拍的電影。

現在M先生已經退休好幾年，我也辭職將近10年了。過了這麼多年，我從實招來也無所謂了，當時專業用軟片的沖洗方式採用稱為「E3」的程序，底片要花3個小時（現在是1個小時）才能沖洗出來。這個時間剛好可看一部電影。M先



→在電車站等電車的7位可愛的小乘客。位於美國南部的紐奧良，幾乎是個黑人城市。

生！請原諒我蹺班！

結果，電影裏的「慾望街車」並不到賽馬場（這是理所當然的！）。

充滿霉味的電影院、以紐奧良為最後一幕的舞台，這兩點剛好很配合這部電影的情節。有個大富豪的女兒被送到精神病院的悲慘故事，開啟了這部電影的序幕。

在這場序幕裏，年輕的費雯麗（Vivien Leigh）飾演的白蘭琪（Blanche） 搭乘深綠色的古老電車，在紐奧良街角下車的一幕，鮮明地留在我的腦海裏。女主角年輕貌美，電車充滿古樸風情。

15年後的今日，我飛到紐奧良國際機場。本來我不是要來搭電車，而是因為雜誌的工作，與作家佐山一郎相偕到此來收集有關爵士樂的資料，才來此地的。

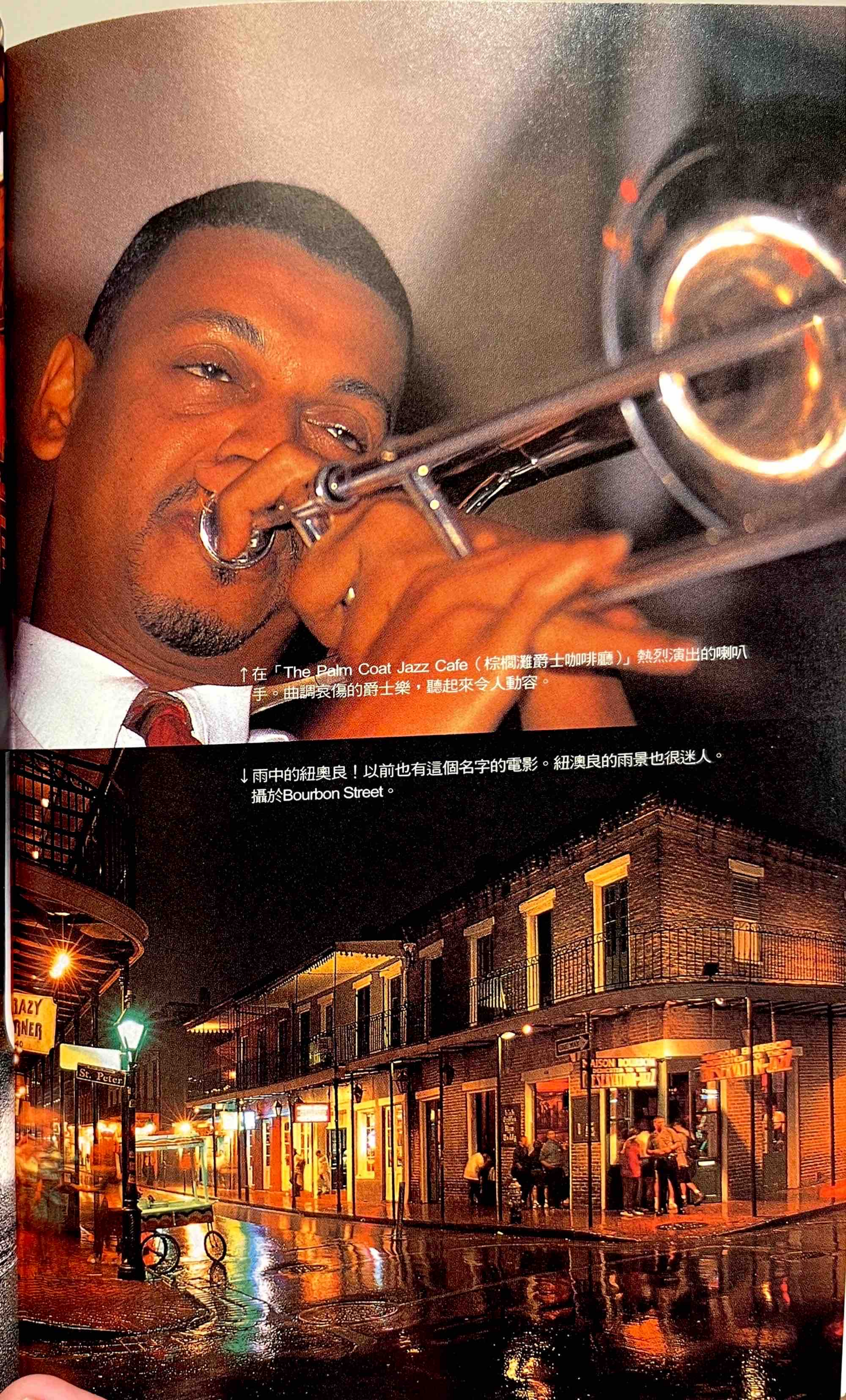
爵士樂的取材，當然要到波旁街（Bourbon Street），這條街從日落到深夜都有現場表演秀在進行。這表示……，我白天會比較有空閒。

因此我在心裏暗自決定要去搭紐奧良市電的聖・查爾斯線（St. Charles）。『慾望街車』電影中的大部分線路已經廢除，只剩下10.6公里的區間。那就是聖・查爾斯線。

但是我很難對一個剛認識的作家開口說：「我們去搭電

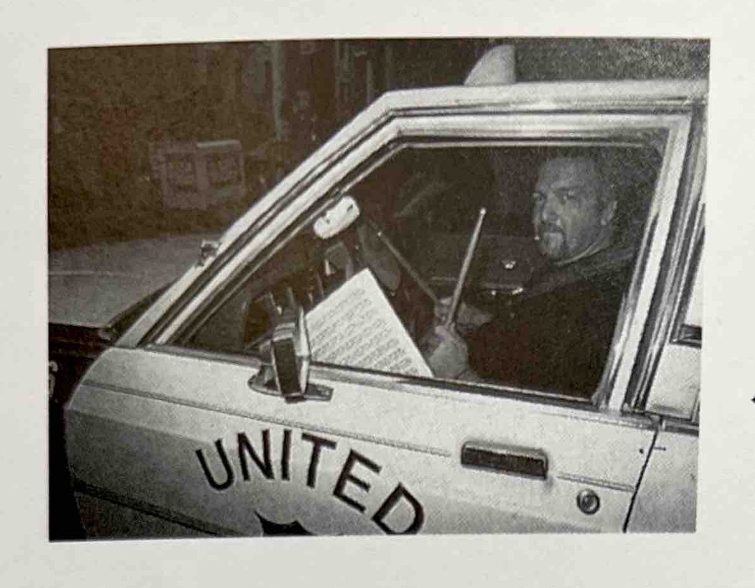
↑在French Quarter最受歡迎的爵士酒店「Maison Bourbon」，點1杯酒就能耗上整晚，是間適合一般庶民的酒店，店內隨時熱鬧滾滾。

↓紐奧良是爵士之城。即使不到店裏面，也能聽到爵士樂。在Bourbon Street隨時都有人在演奏。



↑在「The Palm Coat Jazz Cafe（棕櫚灘爵士咖啡廳）」熱烈演出的喇叭手。曲調哀傷的爵士樂，聽起來令人動容。

↓雨中的紐奧良！以前也有這個名字的電影。紐澳良的雨景也很迷人。攝於Bourbon Street。




←計程車司機。令人驚訝的是，停車候客的時候，專心地練習打鼓。這一幕讓我深深地感受到音樂城的魅力。

車吧！」因為屬於美國南部亞熱帶型氣候的紐奧良，7月正是悶熱難耐的季節。也許他會回答：

「搭什麼電車？還是在旅館好好準備晚上的取材吧！」因此我想了一個妙點子。

「要不要去搭密西西比河的觀光船遊河？」

佐山先生回答：

「遊河？那一定很涼快嘍！」

就這樣我們搭上了『納翠斯號』輪船。這是遊覽密西西比河的輪船當中，唯一的蒸汽引擎輪船。船內可一點也不涼快，但是靠著甲板上的扶手，享受著密西西比河上的涼風，真令人神清氣爽。

眼前深紅色的市區電車奔馳在舊市區的French Quarter ，但這不是我想要搭的聖・查爾斯線。那是80年代後期開始營運的環河（River Front）新線。看到我直盯著電車不放，佐山先生對我說：

「那不是電車嗎？聽說紐奧良最有名的就是慾望街車……」

「現在還在行駛呢！但不是那輛紅色的電車。我們去搭看看，怎麼樣？」

佐山先生回答：

「好呀！我很想去，真是太高興了！」

實際上高興的人是我。想想在出版社上班的15年來，也有類似這種情況，但是幾乎沒有一次成功的。對方大部分會說：「搭電車？還是搭計程車比較快。」要不然就是說：「你去搭吧！我先回旅館睡覺去！」

佐山先生卻不一樣。也許他是為了配合我這個喜歡電車的人，但他卻表現出真的打從心底高興要搭電車的樣子。

從『納翠斯號』碼頭走了5分鐘左右，在運河街（Canal Street）就有聖・查爾斯線的車站。這個車站只在安全區域立一個「Car Stop」的牌子，並無站名。

沒多久，一輛深綠色的老電車開了過來，就是在電影裏面看到的電車。駕駛台下方寫著大大的銀色「961」字樣。從這個號碼算來，這輛電車是1923年～24年之間製造的。1920年代是美國各個都市路面電車（Street Car）的全盛時期。而這輛電車就是最後的殘存者。

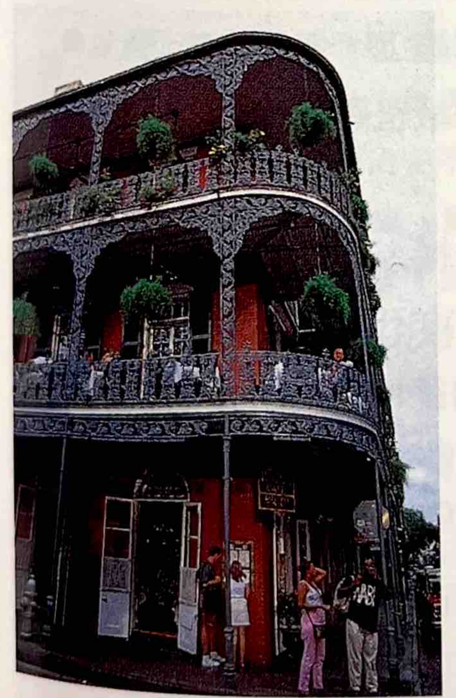
我心中充滿了感動，正準備拍下電車照片，佐山先生已經等得不耐煩，說「快點上車吧！」我很了解他的心情，要是我，我也會說同樣的話。

電車上也是一派古色蒼茫。地板上鋪著防滑塑膠墊，但

↑顏色鮮豔的蝦子。這是紐奧良的當地料理，幾乎每個餐廳都有這道菜。
習慣這種蝦子的味道就覺得很好吃。

↓倉庫改建的餐廳。美麗的壁畫，與紐奧良南國的氣氛非常搭配。

→紅色的電車是沿著密西西比河行駛的環河線。這是最近才通車的新路線。從墨爾本遠道而來的電車也很活躍。






↑遊覽密西西比河的輪船，也有順道參觀分布於河口熱帶植物園的旅行團。

←設計豪華的蕾絲欄杆陽台（Iron Lace Balcony）是一間美麗的咖啡廳&旅館。這是19世紀初的建築樣式。也是象徵紐奧良的樣式。

是座位是木椅。在如此酷熱的紐奧良竟然沒有冷氣，因此所有的窗戶都是全開的。

「鈴！鈴！」

鈴聲一響，電車便開動。舊式馬達與齒輪轉動造成的震動，從鞋底傳到雙腳，全身也跟著小小的抖動，這種感覺真好！

電車穿過雜亂的街道，轉入綠草如茵的聖・查爾斯街。電車在這裡行駛在與道路分開的電車專用道上，但是本來應該鋪著枕木或砂礫的電車道，這裡卻是像絨毯般的綠地，好像走在綠色的地毯上。

電車道兩旁的建築，跟古典的電車一樣，都是古典風味的木造屋。因為這些房子都是蓋於1840～70年代之間，全都是豪華的宅第。有蕾絲欄杆（Iron Lace）的房子、有庭園噴泉的房子、還有圓屋頂的房子……。這裡是紐奧良的高級住宅區Garden District 。

這時我才想起佐山先生，回頭看到他正靠在窗口上，瞇著眼睛欣賞著外面的景致。他的表情充滿了幸福的感覺。本來想要叫他，最後還是打消了這個念頭。

電車載著我們的慾望，向10.6公里處的終點卡洛通（Carrolton）街急駛前進。

## 搭乘「慾望電車」須知

●「慾望街車」電影裡殘存下來的紐奧良市區電車—聖．查爾斯線，從城裏一角的Canal Street經由聖．查爾斯街，到達10.6公里外的卡洛通街口（Carrolton St.）。所需時間35分鐘，票價一律US$1。

●站牌無站名，因此在下車時要確定交叉路口的街名。在豪華高級住宅區的Garden District下車散散步也很不錯，但是離開這個區域治安就不太好，最好不要離開聖．查爾斯街。

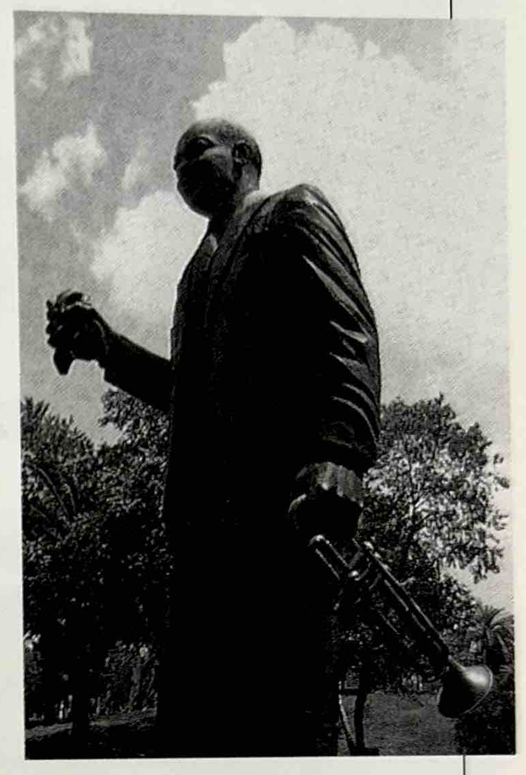
●這幾年來才通車的環河(River Front)線，行駛國際貿易中心到French Quarter的區間，總長2.6m。另外沿著密西西比河行駛的路線，還有墨爾本（Melbourne）市區電車，班次頗多，票價US$1。

●以爵士樂發祥地而聞名的紐奧良，是個音樂城，即使不是爵士樂迷，也能盡情享受音樂之美，只可惜治安不好，尤其是夜晚的French Quarter區，離開主要道路—波旁街，就要特別注意。即使離所住的旅館很近，還是搭計程車比較安全。

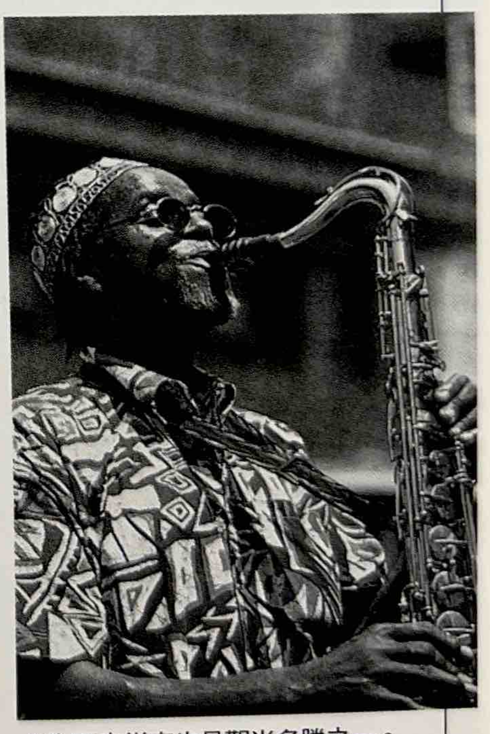
●<1美金≒32台幣>（匯率隨時會有變動）

●詢問處：紐奧良地區旅遊公司

1-504-242-2600



↑薩奇摩銅像立於Louis Armstrong公園。



↑街頭音樂家也是觀光名勝之一。

→「來了，請用！有飯糰與壽司喔！」三角航空的機艙服務員都很隨和。

↘招待乘客迎賓酒的日本Misao空中小姐。美女特多也是這個航空公司的特點。



## 享受
## 南方賓至如歸之旅

即使我喜歡鐵路勝過三餐，但是在美國旅行，沒有飛機就無法成行。光是美國的天空，三角航空（Delta）一家航空公司，一天就有5000架班次在飛，所以我也要為飛機說點好話。

這個好話要從喬治亞州的亞特蘭大飛往古都沙巴那，我所搭乘的三角航空1664班次、波音757客機上發生的一件事情談起。沙巴那保存著濃厚的美國建國之初的色彩，是個歷史悠久的城市。本來這裡就是個迷人的城市，近幾年來，約翰．貝連特所寫的『深夜裏的沙巴那』，躍居暢銷排行榜，沙巴那更是受人歡迎。






The Spirit of Delta號，這是公司瀕臨經營危機時，員工們募款送給公司的飛機，可說是南方充滿人情味的象徵。




←三角航空的名字是因密西西比河三角洲命名而來的。1924年創業當初，是一家經營負責撒農藥的小型航空公司。至今是美國3大航空公司之一。

今天往沙巴那的飛機也是客滿的盛況。

「請問您要喝什麼飲料?」

飛機進入水平飛行時，機內開始飲料的服務。

「給我一杯果汁。」

「我要咖啡！」

要果汁的是坐在我旁邊的老婆婆。她是一個身材肥胖，大概有100公斤重的美國老婆婆。

「很抱歉，咖啡正在煮，請稍待一會兒！」

空中小姐說完，就在我與老婆婆之間的小桌子上擺了果汁與兩袋咖啡糖。

兩分鐘之後，咖啡送來了。太好了，可以喝了……，咦！我的咖啡糖呢？到底哪裏去了？我到處尋找，才發現老婆婆手上握著糖包的空袋子。她把糖撒在果汁裏面喝掉了！

「這下子怎麼辦呢？」我還沒開始發愁，剛才的空中小姐立刻拿了新的糖包來。也就是說她有先見之明。然後她在我耳邊悄悄地說：「我知道，別說任何話！」

美國南部，流行著「Southern Hospitality（南方賓至如歸的招待）」這句話。三角航空的總公司位在南部中心都市—亞特蘭大，所以在飛機上就可感受到南方特有的溫暖人情。

# 世界唯一的路面纜車——叮噹車

**MUNI-纜車**

**舊金山市內（Powell & Hyde線，約3.7公里）**




有高低起伏坡度的城市最具魅力，
如果又有路面纜車就更有意思。
經過美麗的維多利亞式住宅區，
進入「世界起伏度最高的坡道」
眼下就是一望無際的舊金山灣。




→行駛在Mason街的纜車。從背後的房子就能看出路面有多陡了。站在旁邊的踏板上，讓人心驚膽跳。

美國西海岸的主要城市分布，從北而南分別是西雅圖、波特蘭、舊金山、洛杉磯、聖地牙哥。在這些城市當中，我最喜歡舊金山。最大的原因是這裡有很多坡道。最北的西雅圖城市裡也有坡道，我也很喜歡，但是以坡道的起伏程度與數量來說，無法跟舊金山相比。

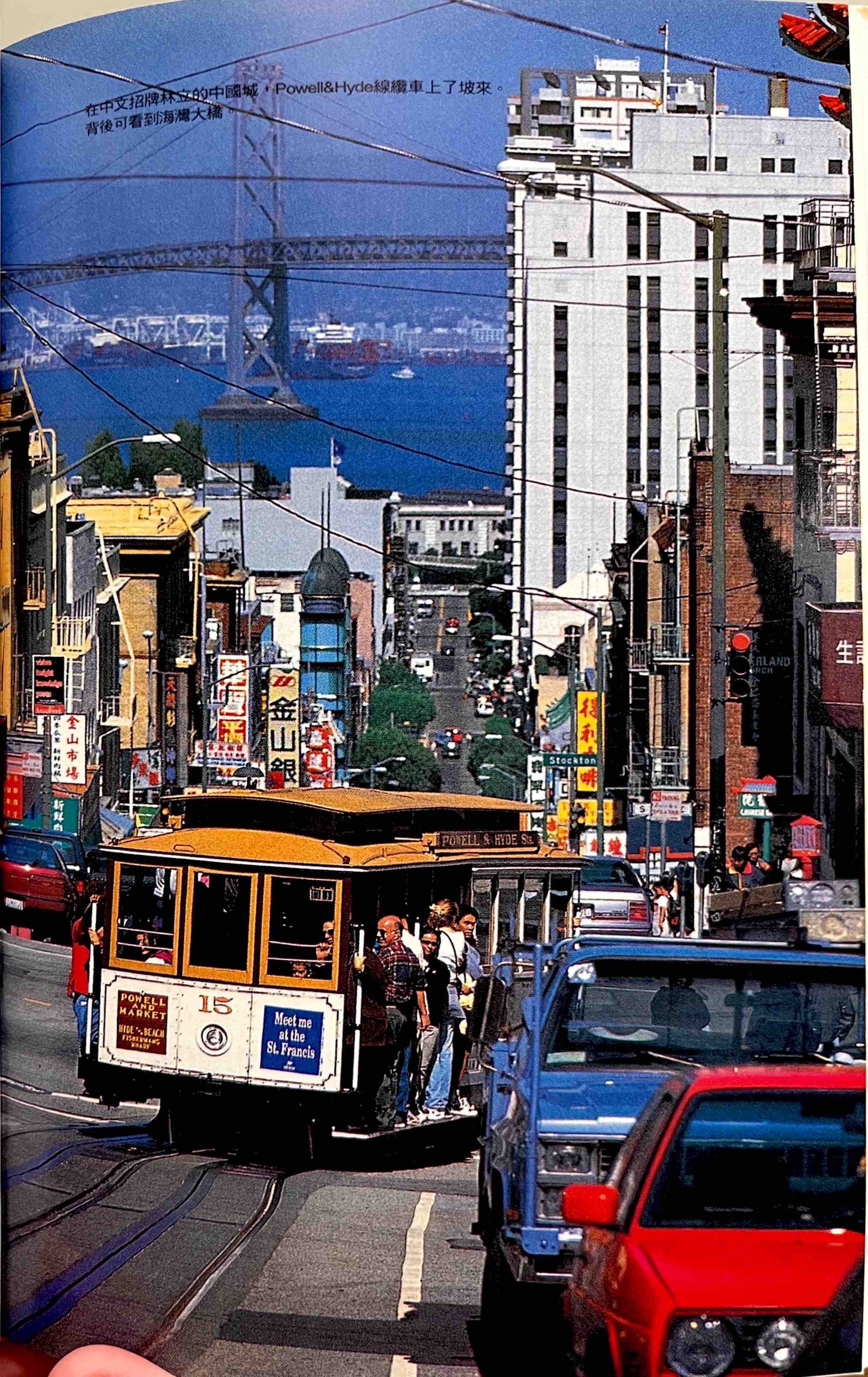
無論是東西方國家，有坡道的城市最有魅力，因為我們會好奇道路的盡頭會出現什麼？在日本的長崎、尾道、神戶、函館等城市也是因為坡道而聞名。

坡道對於住在當地的人來說，也許會帶來不便，但是在不知不覺當中，就可達到運動的目的，有益於身體健康，也算是優點一項。不過，我比較喜歡下坡路，因為我是個懶骨頭呢！

世界上有坡道的城市還不少，但是其中有路面纜車行駛的，卻只有舊金山，這也是我喜歡舊金山最大的原因。

現在，我就要去搭舊金山最有名的纜車了！首先要搭的是最受歡迎的『Powell&Hyde線』。

早上8點半起床之後，穿過大街小巷，然後到達Market Street與Powell Stree的交叉口。從車水馬龍的Market Street到比較狹窄的Powell Street，街角就有一個纜車車站。




在中文招牌林立的中國城，Powell&Hyde線纜車上了坡來。
背後可看到海灣大橋。

「太棒了！」

我不覺在心裏大叫。因為等纜車的人只有十來個人，不必排隊也能輕鬆上車。我放心地跑向一家咖啡店，即使是夏天，舊金山的早晨還是很冷，我想先喝杯熱騰騰的咖啡，暖暖肚子再說。

可是，當我端著咖啡回到候車站時，等車行列竟然增加到50人左右。原來我去買咖啡的2、3分鐘的時間，有團體乘客過來排隊。沒辦法只好排在最後面了，嗚呼……。

這時，傳來了有節奏的聲響：

「咚咚咚，咚鏘！咚咚咚，咚鏘！」

我要搭的『Powell&Hyde線』纜車來了， 坐到這裏的乘客下車之後，纜車開到迴轉台（Turn Table）上進行迴轉作業，令人驚訝的是全部過程都是用手動進行的。

司機與車掌都下車來，用手旋轉迴轉台，再把纜車移到候車站，全都是用人工動力。

仔細想想，迴轉台上根本沒有纜繩，對於只靠路面下的纜繩做為動力的纜車而言，轉換方向的時候，纜車就變成一個巨大箱子，不推不拉就無法自己動彈。轉向之後，纜車載著40人左右的乘客揚長而去。

下一班的纜車是「Powell&Mason線」 。我從等車隊伍的




←中國城的纜車站是中文站牌。上面用中文寫著「纜車站」、「往漁人碼頭」。

最前面讓到第10個左右，因為這班纜車不是我等的『Powell&Hyde線』，所以讓給後面的乘客。然而站在迴轉台前面等車，一點也不為苦，因為我可以看人工迴轉纜車方向，反倒是樂在其中呢！

又等了15分鐘，我終於成功地佔領了『Powell&Hyde線』纜車最前面的位子。

也許有人會說第2個位子不也很好嗎？但是舊金山纜車最前面的位子才夠炫，因為纜車的乘客可以站在踏板上，即使找到位子，如果前面站了人，就什麼也看不見。

9點正，「鈴！鈴！」。司機（Grip Man）聽到車掌（Brake Man煞車手）發出這個表示「開車OK！」的鈴聲，就會敲鑼「咚咚咚，咚鏘！咚咚咚，咚鏘！」，並解除腳踩式煞車，然後用力地拉控制纜繩的握把，讓纜車前進。如此用力抓住（Grip）握把，好讓腳底下的纜繩運作，所以纜車司機的英文就叫做「Grip Man」。

纜車在大樓叢林當中走了約3分鐘之後，來到一個廣場。這裏是舊金山最熱鬧的聯合廣場（Union Square）。

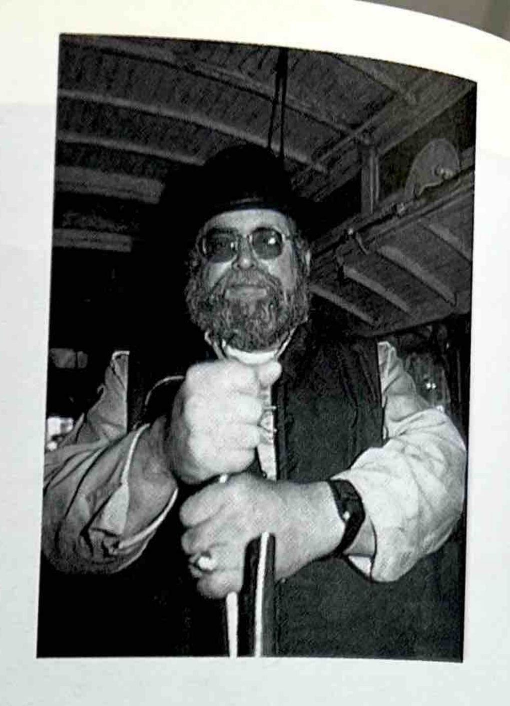
纜車一停下來，有很多在候車區等車的乘客上車，本來車上就已經有30個左右的乘客，所以後上來的乘客大多都站在踏板上。我前面也站了人，還好是最前面一個位置，至少

↑圍成一圈的人群，不是在觀看迴轉台的迴轉作業，而是等下一班車的乘客。要等30分鐘呢！

↓毫無動力的纜車，如照片所示，迴轉的時候全靠人力，在今日這個時代，難得有這種景象。

↑纜車行駛在Powell街上，爬坡往Nob Hill。黃昏天氣很冷，但是站在踏板上還是比較拉風。

↓Powell街終點站的迴轉台。左邊Powell 大飯店裏面的咖啡杯，就是以纜車為圖案。



→我是纜車的Grip Man，我用這個握把控制纜車行走，失敗就得下地獄嘍！

轉個頭還可看見前面的視野。過了聯合廣場之後，走到Powell街便開始上坡。可以看到前面的道路立在眼前，而且坡道很長，我一點也不會想用雙腿走這個坡道。但是只見司機將把手拉向自己，纜車便開始攀登這個坡道。

時速9.55英里（約15公里）。一般的鐵路在上坡時速度會下降，但是纜車速度卻不變，因為腳下的纜繩一直是以9.55英里的時速在前進。

即使如此，坐在木製的長椅子上，一開始上坡屁股就會滑動，剛好僅僅靠著隔壁的「小象奶奶」（失禮了！）肥肥的肉腰上，我趕緊道歉：

「真抱歉！滑到妳身上，對不起！」

她拍拍我的肩膀，表情就好像在說：

「別擔心，我的肉是你的防撞墊，沒關係！」

9點7分，纜車到達Powell街最高點的Nob Hill。

在這裡這條線與加州線（California 線）呈直角交會。纜車線路在平面互相交錯，從外表可以看到線路的交會，但是地下的纜繩到底是什麼情況呢？難道纜繩也是互相交錯的嗎？真是難以理解。

經過與加州線的平交道之後，開始下坡。本來一直擋著我身體的小象奶奶，現在開始向我這邊反攻。起碼150公斤的

身體一直壓過來，雖然很痛苦，還得表現出不在意的樣子！

9點10分，她對我說「旅途愉快！」，然後在滿是中國字招牌的中國城下車了。現在離中飯時間還早，也許她打算在這裏好好吃一頓中國菜呢！

纜車在中國城入口處向左轉了90度，然後又開始爬坡。Grip Man又用全身的力氣抓住控制纜繩軸的把手了。

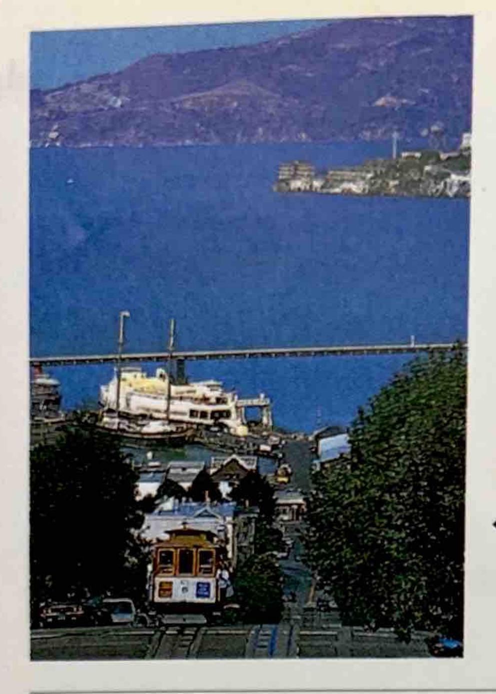
行進方向左邊可以看到磚色的古老建築。這裡是纜車的心臟地帶「Power House」。裏面有GE（General Electric Company美國綜合電機公司）製的大馬達。各路線的纜繩從這裡延伸出去，裏面還有「纜車博物館」，我準備回程時過來參觀。

9點13分，纜車向右轉了90度，進入Hyde街。這裡是加州著名的維多利亞式的住宅區，爬上這條坡路之後，便是Lombard St.，這條街是「世界最彎曲的坡道」，是著名的觀光景點。

眼下可看到湛藍的海洋，那是加州灣。

海灣中央有一座小島，那就是在「The Rocks」等電影裏面，都出現過的惡魔島（Alcatraz），這裡是曾經關過Alphonso Capone以及Machine Gun Kelly等美國重大罪犯的監獄島，但目前已成為觀光勝地。

另外，左前方的森林地帶，就是電影「普西狄基地（The



←即將到達終點的Lombard St.的十字路口處，可眺望加州灣，右上角的島嶼是監獄所在的惡魔島。

Presidio）」中所描述的陸軍Presidio基地。在它的前面就是宏偉的金門大橋。

纜車最後一段路程就是終點站所在的海岸街，下了這個坡道，漁人碼頭美味的海鮮正等著我來光臨呢！

# MUNI纜車小禮品

←舊金山交通局出版的地圖。內容除了纜車之外，還包括交通局營運的地下鐵、路面電車等路線圖。US$2。

↓會旋轉的金色纜車音樂鐘。是什麼曲子？當然是那首老歌「到舊金山別忘了戴花」。US$7.99。

←最便宜的纜車小禮品就是這個聖誕飾品。每家店價格不同，大概是US$1.5左右。

→陶製隔熱墊。圖案太美，我捨不得用來當鍋墊。特價US$2.99。

←各種磁鐵。每家店的價格不同，中國城大概最便宜吧！這幾個分別從US$1.99~US$3.99。




→這個馬克杯造型非常特別，纜車穿過杯身，不過容量也因此減少。

↑錫製纜車。車子一開動，裏面的鑼就會咚咚地響，車內的娃娃也會動。購於中國城，US$8.75。

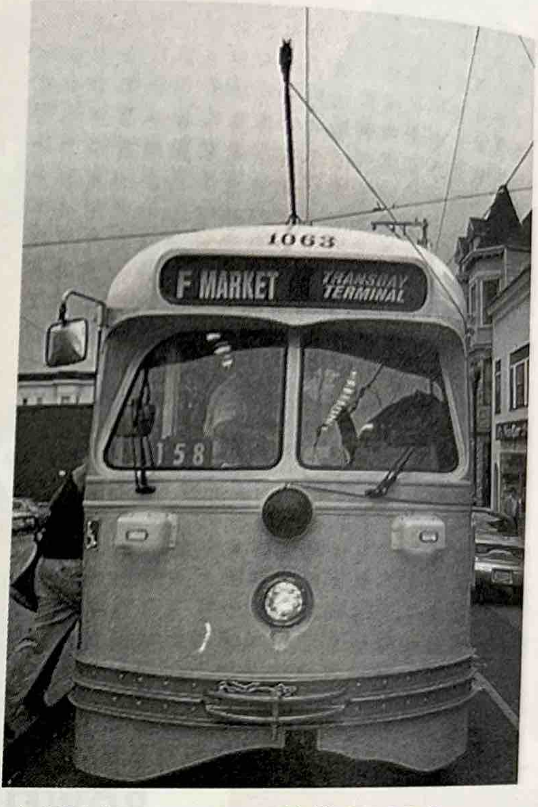
↓真的纜繩與土座，上面還有真的纜繩桿的重文鎮。纜車博物館制式小禮品，US$48，還附有公認保證書。

↘繪有纜車上下坡圖案的尺，兩邊分別有公分與英吋的標示，非常便利。購於纜車博物館，US$1.99。



## 搭乘纜車須知

- 於97年迎接開業125週年的舊金山纜車，是世界唯一的路面纜車。以前在紐約以及洛杉磯也有纜車行駛，但現已廢除。舊金山纜車也差點遭到廢除的命運，但是市民充滿溫情的支援之音，使得它免於被廢除，今日仍然在行駛。
- 纜車有3條路線，除了本文介紹的Powell&Hyde線之外，還有Powell&Mason線，以及California Street線3條。其中在終點設有迴轉台讓纜車轉向的是Powel&Hyde線與Powell&Mason線。California Street線由於纜車前後都有駕駛座，因此不必迴轉方向。
- 車票每次乘車US$2。還有不計乘車次數的一日票US$6，三日票US$10，一週票US$15等折扣票。這些票除了可以搭乘纜車之外，MUNI（舊金山交通局）的巴士與地下鐵都可搭乘。
- 要參觀纜車博物館，可搭乘Powell&Hyde與Powell&Mason線，在博物館前下車。館內幾乎整年無休假，每天參觀時間為10點～18點，冬天只開到17點，免門票。裏面販售很多纜車小禮品，也可買到真正的銅鑼（US$599.99）。
- ＜1美金≒32台幣＞（匯率隨時會有變動）
- 詢問處：纜車博物館
  1-415-474-1887




↑行駛在Market Street的纜車PCC Car。

↓背後古老的建築物是纜車博物館。

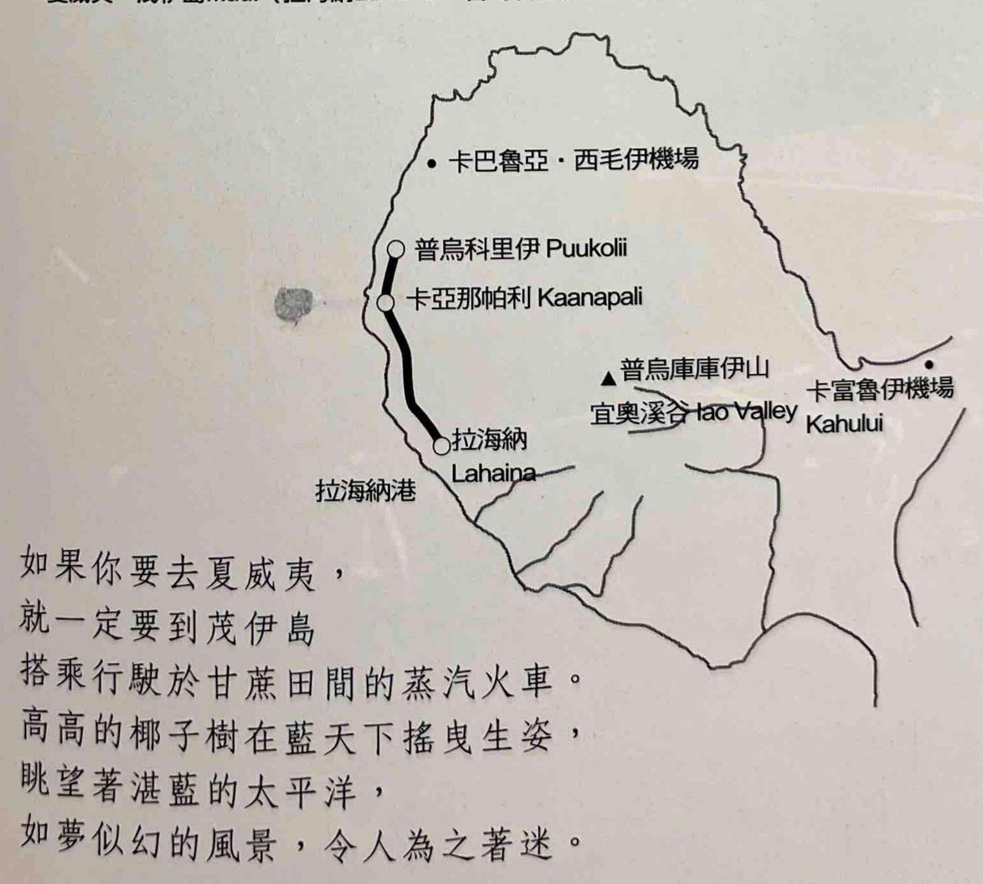





# 到夏威夷搭甘蔗火車

**甘蔗火車**

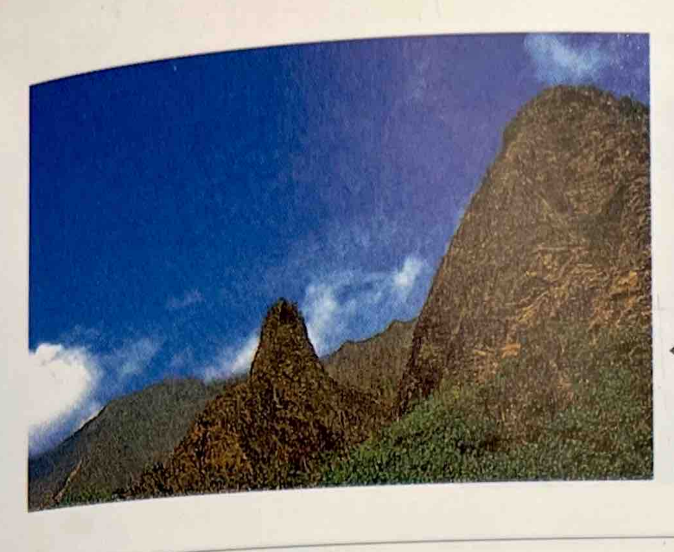
**夏威夷．茂伊島Maui（拉海納Lahaina～普烏科里伊Puukolii，9.7公里）**




如果你要去夏威夷，
就一定要到茂伊島
搭乘行駛於甘蔗田間的蒸汽火車。
高高的椰子樹在藍天下搖曳生姿，
眺望著湛藍的太平洋，
如夢似幻的風景，令人為之著迷。




在拉海納車站等待出發的甘蔗火車3號蒸汽機車。
深銀與黑的搭配是典型的美國傳統火車。



←代表茂伊島的神祕之山—普烏庫庫伊山群峰。綠意盎然的茂伊島到處是自然的寶庫。從檀香山來此，更能體會此地的大自然之美。

---

夏威夷群島共有六個主要的島嶼，從大到小、依次分別是：夏威夷島（Hawaii）、茂伊島（Maui）、歐胡島（Oahu）、考艾島（Kauai）、莫洛凱島（Molokai）以及拉奈島（Lanai）。被稱為「超級休閒國度」的夏威夷，任何一個小島都充滿了魅力，如果有人問我最喜歡哪一個島，我會毫不猶豫地回答：「茂伊島！」這有很多理由。

這裏有世界最大的Haleakala休火山，而且沒有像檀香山那樣的大都市，不會有塞車問題，海灘也不像威基基（Waikiki）海灘那麼吵雜，這些都是它的魅力所在。但是對於我這個最喜歡交通工具的人來說，茂伊島最大的魅力是……。

對！就是因為這裡有夏威夷唯一的蒸汽火車『甘蔗火車（Sugar Cane Train）』。

從檀香山國際機場搭飛機，經過湛藍的海面，大約30分鐘之後，海上出現一個綠意盎然的島嶼。這裏並非平緩的地形，而是四處險峻的山峰林立，充滿了原始的風貌，呈現多采多姿的自然景象。

「這種島即使發現恐龍也不會令人奇怪！」我不覺脫口而出說了這句話，不過，這真的是我對這個島的第一印象。

我下了飛機，立刻感受到強烈的陽光，以及濃郁的綠色

香氣，沒錯，這就是茂伊島以大自然迎接賓客的方式。

幾個小時之前，我才在檀香山威基基海岸的旅館吹冷氣，現在已經身處這個與檀香山大異其趣的茂伊島，我甚至覺得這是兩個完全不同的文化區域呢！

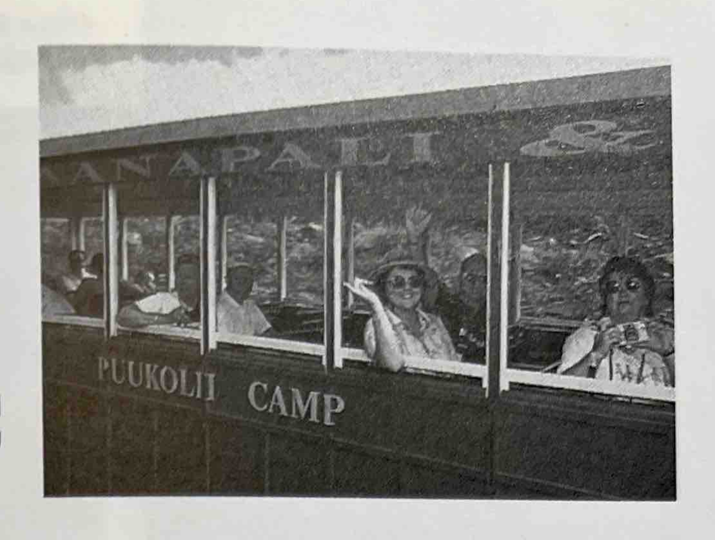
從茂伊島最大的卡富魯伊（Kahului）機場搭乘巴士，到西海岸的拉海納（Lahaina）。我的目標『甘蔗火車』就是從這裡出發的。

巴士輕快地奔馳在Honoapiilani高速公路上，從左邊的窗戶可以看到普烏庫庫伊山脈，就是剛才從機上看到的針狀火山錐。從右邊的窗戶可以看到一望無際的甘蔗田，甘蔗的英文就是「Sugar Cane」。

在18世紀，製糖產業為茂伊島的第一大產業，島內有無數運甘蔗的火車。隨著時代的變遷，這個工作漸漸由貨車取代，鐵路也因此遭到廢除的命運。

但是在有志之士極力推動「恢復甘蔗火車昔日風采」的結果，距今4個半世紀以前，約6英里長的『LK&PR』鐵路（拉海納．卡亞納帕利&太平洋鐵路）終於恢復通車。

從機場搭巴士約50分鐘就可到達拉海納。問巴士司機「甘蔗火車的車站在哪裏？」他告訴我「你看！就在那座大煙囪的旁邊。」有這個大目標就不怕搞錯方向。因為那是茂伊




→搭乘甘蔗火車的乘客會車時互相舉大拇指與小拇指，用夏威夷的打招呼方式說「Aloha！」。

島最高大的煙囪，也是老糖廠的煙囪。

「嘟～，嘟～」

不知何處傳來了汽笛聲，那是甘蔗火車發出來的。只要聽到汽笛聲，我就會按耐不住性子，開始跑了起來，蒸汽機車的汽笛聲總會勾起我的童心。

我滿頭大汗地跑進拉海納車站，甘蔗火車已經做好開車的準備，就等乘客上車了。

大紅色的蒸汽機車充滿了南國風味，車頂有一個名為鑽石頭的大煙囪，前面有一個叫做Car Catcher的前方排障器，顯然是美國西部開拓時代的蒸汽機車。

這部火車除了顏色之外，與日本明治時代北海道的『弁慶號』（現在保存於神田交通博物館）非常類似。喔！這樣說太失禮了，我現在才想起弁慶號也是美國製造的蒸汽火車。

『Aloha！（你好）嗨！這位先生，要開車嘍！』

我太熱中於拍這輛『阿納卡號』蒸汽火車，以致於忘了上車，親切的司機從駕駛台探出頭來叫我，我趕緊跑上車，免得車子開走了。就在我踏上車門的瞬間，火車發出「嘟～」的汽笛聲，開始從拉海納車站出發。

火車行駛在海拔1000英尺高，茂伊島引以自豪的甘蔗田裏，甘蔗葉不斷地打入全開的窗戶內。高高的椰子樹在藍天

↑行駛在椰子樹林間的卡亞納帕利旅館區的甘蔗火車。大紅色的排障器非常耀眼。

→1號蒸汽機車『阿納卡號』最大的特徵就是名為「鑽石頭」的大煙囪。





↑風趣的車掌先生，查完票之後，就變成夏威夷吉他手了。



↑大部分的沿線風景都是甘蔗田。
南國的和風不斷吹入全開的車窗。

白雲之下搖曳生姿。從車上可以遠眺環繞著夏威夷群島的藍色太平洋，如夢似幻的車窗風景，令人為之著迷。

甘蔗火車以最高時速20英里的速度，向距離6英里的終點站前進……。

我在茂伊島西部海岸的卡亞納帕利（Kaanapali）旅館區住一個晚上，第二天早晨，再次造訪拉海納，主要是為了搭乘10點出港的賞鯨船。

拉海納是個古老的港都，現在仍然保存著19世紀末期捕鯨鎮的風貌，面對港口的「Pioneer Inn」木造旅館建於1901年，為捕鯨時代捕鯨人投宿的地方，是一棟具有歷史傳統的建築物。停泊在港灣裏的帆船『卡薩吉尼安號』(上面是捕鯨博物館）是當時的捕鯨船加以復原的。茂伊、莫洛凱、拉奈等三島環繞的海域是座頭鯨迴游的地區，每年12月，遠從阿拉斯加而來的座頭鯨會在這個海域產子育兒，直到第2年4月的春天才離開。

賞鯨船的數量眾多，我搭乘的是以前的卡薩吉尼安號捕鯨船經過改良的『Spirit of Wind Jama號』，光是站在船頭，感覺上好像船已經在行駛了。

10點正準時出航，Wind Jama號行駛在湛藍的海上，往阿



←座頭鯨跳躍的一刻！雖然抓到起跳時間，可惜還是太遠了。沒關係，明年再接再厲！

烏阿烏（音譯）海峽前進。聽說那裏是鯨魚最多的地區，但是能否看到鯨魚，就得看運氣了。不，應該說得要看鯨魚願不願意讓我們看了！

出港1個小時，海上連個鯨魚影子也沒有，本來我一直抱著300毫米長鏡頭相機準備拍照，現在手已經開始酸了起來。

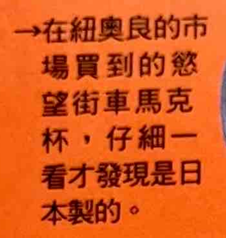
就在這個時候，一直站在船首用雙倍望遠鏡觀察的船長，突然大叫：「看！在那邊！」他指著右舷的方向，下一個瞬間，隨著「噗～」的大響聲，海上噴出了一束水柱。

那是鯨魚噴出的水氣，接著才是最緊張的時刻，鯨魚噴氣一分鐘之後，就會躍出水面，但是翻躍的地點無法得知，因為鯨魚可以在很短的時間內輕鬆地游一公里或兩公里。

結果很遺憾地，如照片所示，我期待的翻躍距離太遠，只能拍到遠鏡頭。

「好！明年冬天我還要到茂伊島來，來搭甘蔗火車，還要來看座頭鯨！」

# 美國鐵路小禮品



→在紐奧良的市場買到的慾望街車馬克杯，仔細一看才發現是日本製的。



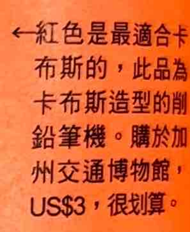
↓這可不是罐中船，而是罐中「卡布斯」，卡布斯就是獨特的列車長車廂。購於喬治亞州沙凡那（Savannah），US$2.75。







←在紐奧良摩伊森國際機場買到的慾望街車的磁鐵與鑰匙圈，機場會檢查行李。



←紅色是最適合卡布斯的，此品為卡布斯造型的削鉛筆機。購於加州交通博物館，US$3，很划算。











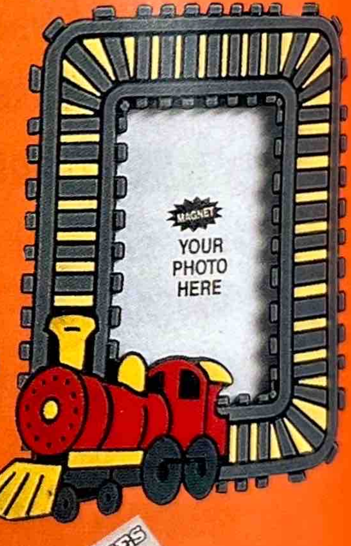

←直徑6公分的鐵製磁石。我最喜歡的是Santa Fe與Union Pacific。










→造型可愛的相框。購於舊金山的照相器材行，US$3.49。我還在考慮要放什麼照片。

↖直徑2.5公分的針頭紀念章，但這不是普通的紀念章，裏面有電池，平交道標誌還會閃光呢！US$5。

←以大陸橫貫鐵路為圖案的手錶。還附鐵路用的笛子。購於NY的古董店，US$139，便宜還是貴呢？

↓這是玻璃杯與啤酒杯。玻璃杯是洛杉磯聯合車站的原版製品，啤酒杯則購於拉斯維加斯的遊樂場。小玻璃杯容易攜帶，啤酒杯則費了不少力氣才帶回日本。

→繪有賓州鐵路往年著名的特快車『Broad Way Limited號』的滑鼠墊。購於費城車站，US$12.99。




↑紐約中央鐵路的招牌火車「20世紀特快車」。這個是當時在車內使用的咖啡杯複製品。US$79.8。

↑本書第一章提到的『Lake Shore Limited號』，行駛路線是昔日的紐約中央線。秀麗的設計非常有名。

↘費城車站US$1.5的打火機，可不是便宜貨喔！費城車站的正式名稱叫做30 Streets車站。

↑拉斯維加斯鐵路的大馬克杯，火車行駛於寒帶地區，故杯子保溫性良好。

↑阿拉斯加鐵路特別展望車『Mckinley Explorer』的模型，限搭車的人才能購買，US$15。




↑購於波士頓兒童博物館的積木火車。我選了自己的名字，擺出來還是有點不好意思。

## 搭乘甘蔗火車須知

●茂伊島是夏威夷6大島當中第2大的島嶼。從地圖上可看出它像一個葫蘆，較大的東半島上有海拔3055公尺的Haleakala火山，西半島上有茂伊島最有名的觀光勝地——拉海納以及卡亞納帕利旅館區，還有核心都市威魯庫。

●這裏有4個機場，最大的是卡富魯伊機場，離歐胡島的檀香山國際機場約30分鐘航程。夏威夷航空與Aloha航空合起來，1天有70班以上的航次。其他從夏威夷諸島來的班次也很多，非常方便。

●甘蔗火車的路線，是從西茂伊島的拉海納經卡亞納帕利旅館區，最後到達普烏科里伊（Puukolii），全長約6英里（9.7公里），共30分鐘行程。票價大人單程US$9，小孩半價。卡亞納帕利車站到卡亞納帕利旅館區的各個旅館，以及拉海納車站到拉海納市內、港區之間都有免費的巴士來往於其間。

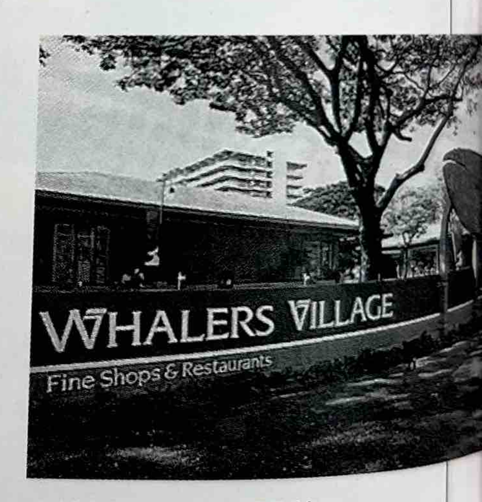
●茂伊島的賞鯨季節從12月到4月的冬季，這個期間有賞鯨船供遊客搭乘。Wind Jama號大約兩個小時的航程，票價是大人US$20，小孩US$10。

●＜1美金≒32台幣＞（匯率隨時會有變動）

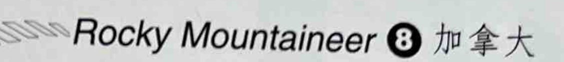
●詢問處：LK&P鐵路　1-808-667-6851



↑看到座頭鯨了！
攝於Wind Jama號。




↑鯨魚鎮上的鯨魚博物館。
鯨魚鎮位於卡亞納帕利。




# 橫跨加拿大洛磯山

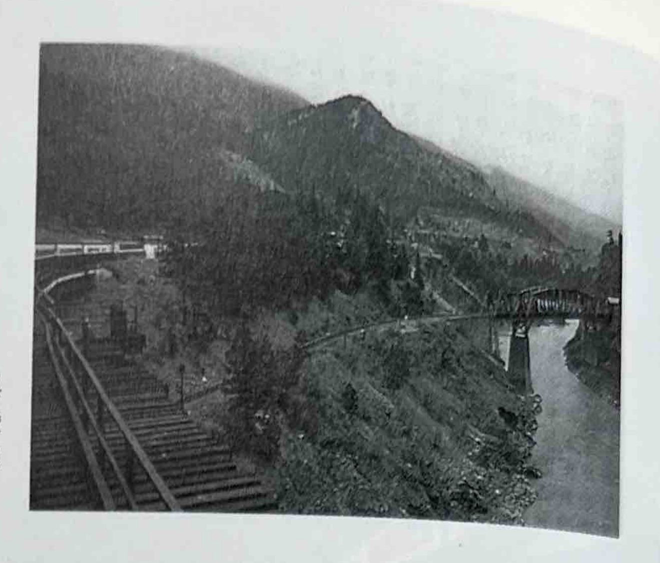



從風和日麗的溫哥華出發，
經過紅葉遍佈的溪谷，
到達山頂上的銀色世界。
在2天1夜的行程當中，
就能體驗三個季節的天氣變化，
而且窗外還可看到馴鹿、麋鹿以及
大角羚羊等野生動物。

↑彩繪著大角羚羊可愛造型的『Rocky Mountaineer號』。起站是溫哥華太平洋中央車站。

↓在中途的車站，歐巴桑旅行團上了車來，其熱鬧喧嘩的程度，跟東方毫無兩樣。

最前頭的柴油機車，本來是貨車專用的「超級7」機車，上面還有大角羚羊的圖案，更加可愛。



→乘車第1天的高潮景點是CPR與CNR的立體交叉路線。2條大陸橫貫鐵路的路線在這裏交會，然後通往弗雷澤河對岸。

落磯山脈位於北美大陸西部，全長4500公里，這個大山脈越往北邊越是壯觀險峻，尤其是加拿大地區的落磯山脈，稱為「加拿大落磯山」，景色之美，令人歎為觀止。

翻開地圖，橫跨加拿大落磯山的有兩條大陸橫貫鐵路。一條是CNR（加拿大國鐵），另外一條是私鐵CPR（加拿大太平洋鐵路）。

加拿大國鐵擁有世界著名的大陸橫貫特快列車—『Canadian 號』，這條橫越落磯山之旅的文章，曾發表在拙作『北美洲鐵路之旅』裏面，也許有人已經知道這條鐵路。另一條線—CPR，很可惜的是並無定期旅客列車班次，這條線全部是貨車，當然不會有時刻表。

但是我一直在夢想，只要能橫跨加拿大落磯山，即使坐在貨車車頂也好，我還是想親自體驗一次。

可是，CPR線雖然沒有時刻表，但還是聽說有客車在行駛。那是為了提供旅客欣賞落磯山風景，特別在旺季時行駛的觀光火列。

它的名字叫做『Rocky Mountaineer號』。一得知這個消息，我已經無法再等待，趕緊飛到加拿大的溫哥華。

上午8點整，月台上傳來列車長不斷喊著「準備開車！」「準備開車！」，接著『Rocky Mountaineer號』便從起站的溫

哥華太平洋中央車站出發。

果然名不虛傳，最前頭的柴油機車，繪著棲息在落磯山脈的大角羚羊圖案，非常美麗，車頭後面則連結24輛客車廂。『Rocky Mountaineer號』開始了它的旅程。

「歡迎光臨！」

車子一開動，長得像美國影星湯姆・克魯斯的列車服務人員到車廂裏來說：「我叫做羅德，是這輛列車的服務人員，在明天傍晚到達班夫（Banff）之前，我會為各位服務，請多指教！」

他邊說邊開始發果汁與早餐。

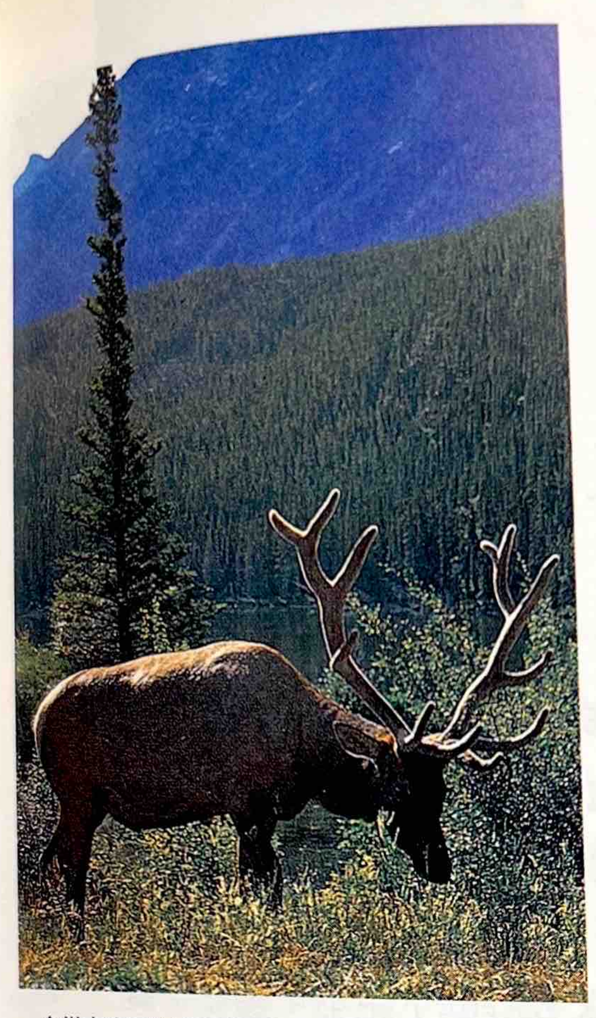
『Rocky Mountaineer號』不是普通的列車，除了供應全部乘客早餐之外，還包含今晚的旅館，可說火車本身就是一個Package Tour（套裝旅行團），而Thomas Cook國際時刻表內並未刊載此項資訊。

吃完早餐，火車穿過溫哥華市街，沿著弗雷澤河前進。這條河流來自加拿大落磯山脈最高峰的羅普遜山，是條全長超過1300公里的大河，這班火車今天一整天都沿著這條河流前進。

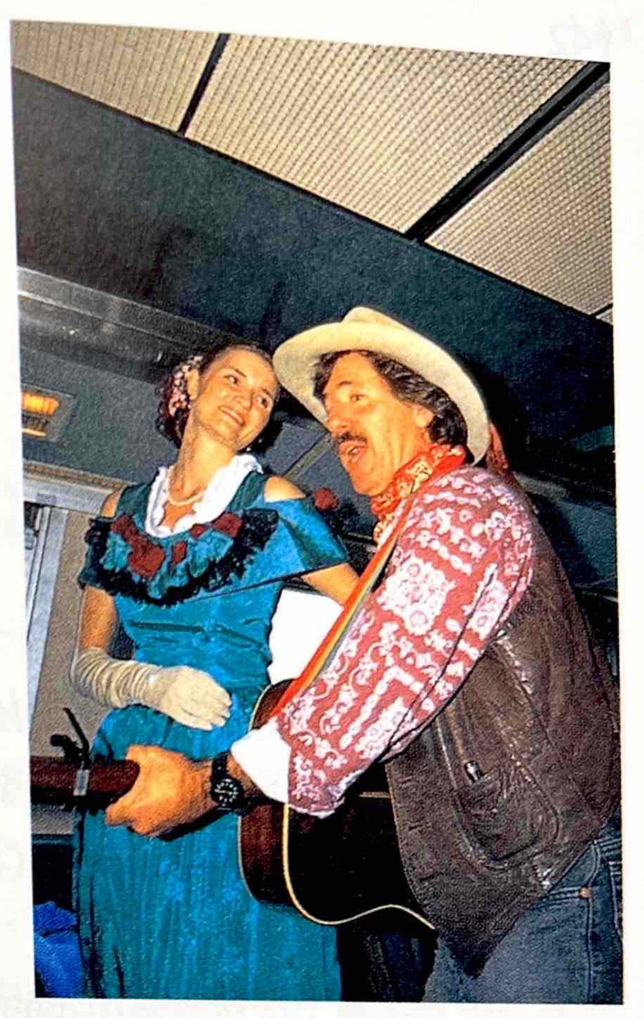
本來寬廣的河床漸漸變窄，最後變成峽谷地形，不久列車到達因淘金熱而聞名的耶魯地區，羅德拿著麥克風廣播：

↑『Rocky Mountaineer號』的車窗風景。你會發現在同一個森林裏，下部是黃葉，上部卻已經覆著白雪，乘客能同時欣賞兩個季節的景色。

↓這是普通車廂。列車人員親切地為乘客解說沿線風景。



↑從車窗可以看到這裏的代表動物—馴鹿。



↑西部牛仔樂隊也搭此車，剛好可以娛樂乘客。

↓這是黃金等級，也就是頭等艙的展望車廂。
座椅在視野廣闊的2樓，這裏的窗戶為連著車頂的曲面玻璃。1樓是餐廳。

「耶魯是加拿大西部最大的金礦城。聽說當時用船裝運金礦的時候，有一塊10公斤重的金塊掉到弗雷澤河裏，10公斤的黃金大約價值13萬加拿大幣（約275萬台幣），那個金塊到現在還沒有找到。」

說到這裡，突然有個中年的白人女性站了起來，說：

「停車！我要在這裡下車。」

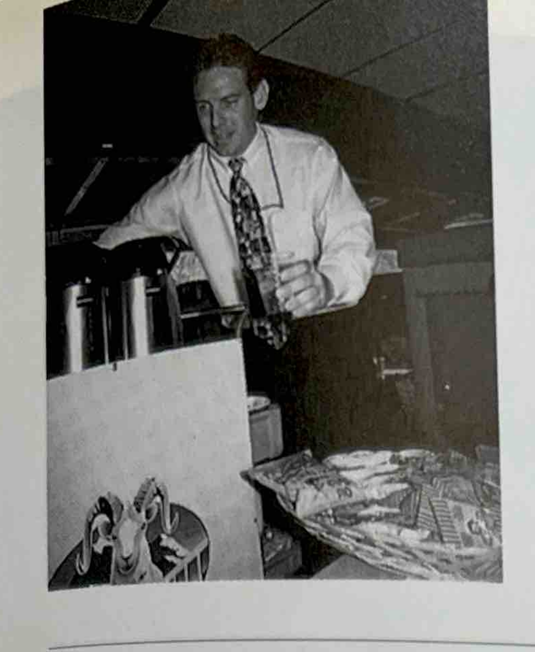
車內一陣爆笑。

『Rocky Mountaineer號』沿著像是「惡魔斷崖」以及「死亡谷」的溪谷，連續左轉右彎，攀爬峽谷路線。接著橫跨會有響尾蛇出沒的高溫乾燥準沙漠地帶—阿休夫拉弗。

最後火車終於在夕陽下山的時候，滑入今天要住宿的坎路普斯（Kamloops）。『Rocky Mountaineer號』今夜也在這個月台停車到明天早上。列車停好之後，乘客到旅館過夜。世界上再也看不到這麼有計畫的旅行了。

「早安！」

第2天早上羅德迎接乘客上車，昨天才搭了一天的列車，現在好像回到家一樣，感到一股溫情。昨天本來陌生的乘客，今天已經像是多年的老友一樣，只有火車才會充滿如此濃厚的人情味。



←下午3點的下午茶時間，服務員羅德給每位乘客送來果汁、小點心、咖啡或紅茶等，服務周到。

8點整，火車往落磯山脈出發，我因為太興奮而心跳加快，不過還是跟昨天一樣，一開車就享受一頓豐富的早餐。

這輛火車除了供應早餐之外，在10點還有上午茶，12點是午餐，下午3點還有下午茶，光是吃就夠忙的了。而且每一餐都是歐美人的大份量，如果要全部吃光，恐怕整個人就會癱在椅子上起不來了。

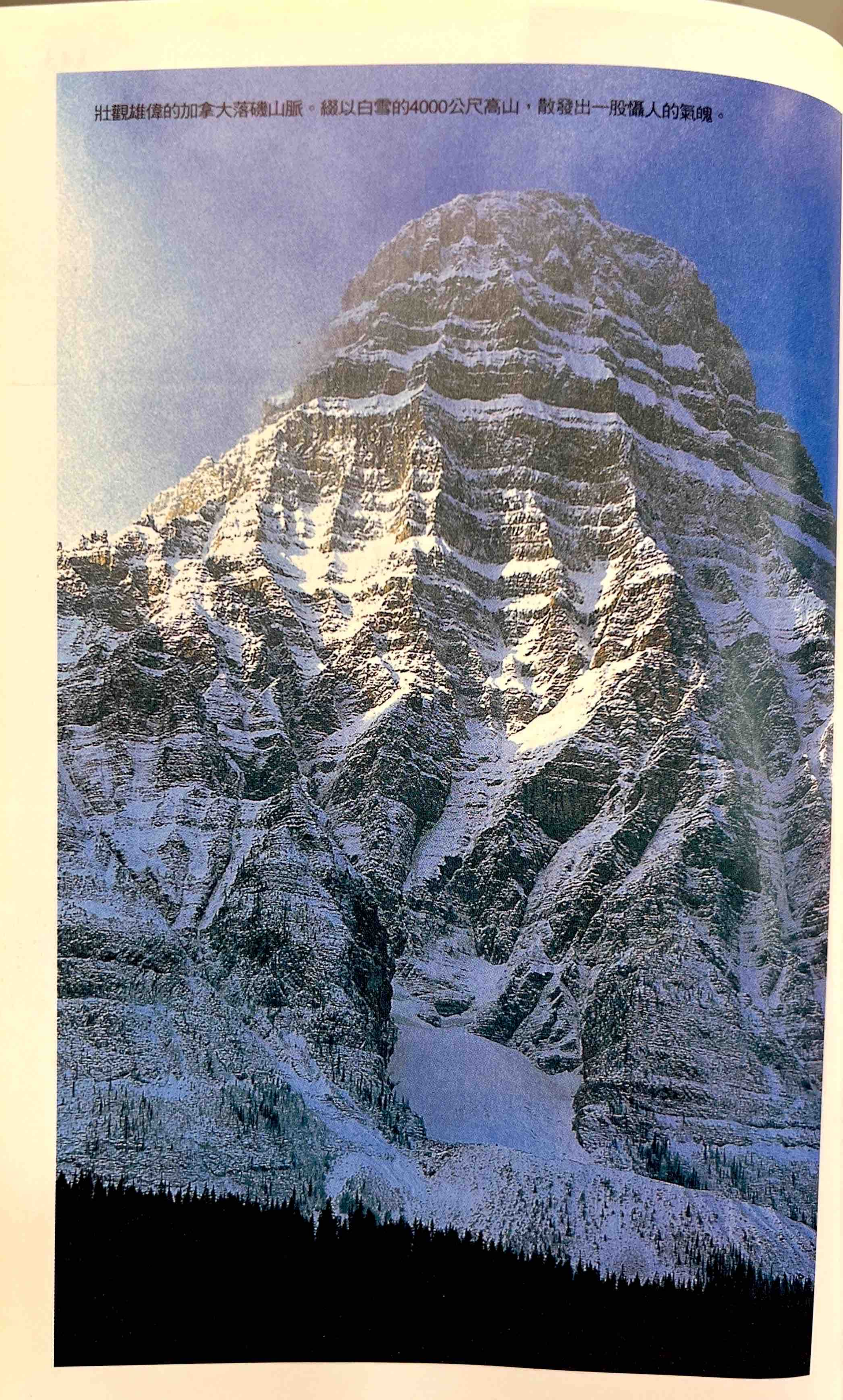
從坎路普斯出發之後，第一個高潮景點是克雷格拉基。1885年美洲大陸東西兩邊的鐵路就是在這裏銜接上的。

「Last Spike（最後一根釘子）」就是釘在這裏的。火車似乎在向昔日偉大的前人表示敬意般地發出2、3次汽笛聲，然後以最慢的速度通過大陸橫貫鐵路銜接紀念碑。

海拔好像已經升高了不少，窗外的楓葉林染成一片黃色，上面已經積著白雪，最後，車窗外的風景已是一片銀色世界。

這時是10月中旬，我期待看到加拿大落磯山的紅葉，可惜這麼早就呈現初冬的景象。火車繼續駛向加拿大落磯山更深的山裏。

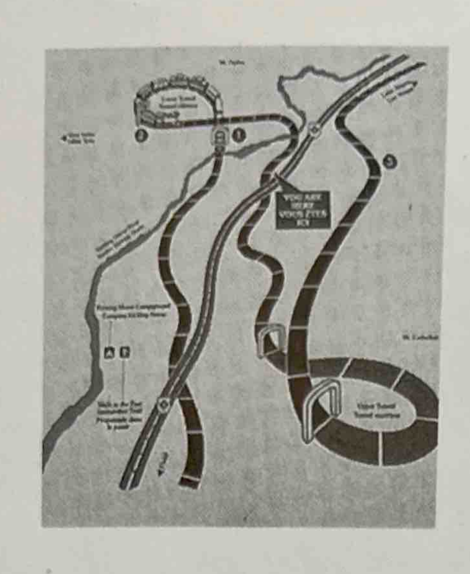
當列車從溫哥華出發時，是風和日麗的天氣；昨天的坎路普斯則是滿山遍野的紅葉；而今天突然又到了一片銀白色的世界。



壯觀雄偉的加拿大落磯山脈。綴以白雪的4000公尺高山，散發出一股懾人的氣魄。

↑乘車第2天的車窗風景已是白茫茫的雪景。針葉樹上積著白雪，猶如聖誕樹。這些積雪即將成為今年冬天最底層的雪。

↓當西邊的天空染成紫色的時候，『Rocky Mountaineer號』已經完成2天的旅程到達班夫車站。超級7號機車，辛苦了！



←踢馬山口的螺旋狀路線圖，實際上走起來根本搞不清楚方向。

坐在同一班火車上，卻可體驗3個季節的天氣，感覺很值回票價。我正在沾沾自喜的時候，有個乘客大喊：

「馴鹿！」

尋著那人的聲音望過去，看到一隻雄赳赳，長著大角的大馴鹿。

聽羅德說，從『Rocky Mountaineer號』的車窗經常能看到馴鹿、麋鹿、熊以及這輛『Rocky Mountaineer號』的標誌—大角羚羊等多種野生動物。

列車在幽侯（Yoho）國家公園的窗口菲爾得車站小停一下，便開始走CPR路線最難走的Kicking Horse山口上坡路段。

Kicking Horse（踢馬）這個名字真幽默，這個名字是英國探險家詹姆士・黑格達在這個山口被馬踢而來的。聽說被馬踢到的黑格達昏迷了很久，還差點被誤埋了呢！

話說詹姆士・黑格達探險此地的結果是「這個區域不可能蓋鐵路」，並把探險文件呈給英國政府。這件事過了27年之後，這條加拿大第一條大陸橫貫鐵路CPR開始通車。我想消息傳到他耳中的時候，一定把他嚇了一跳吧！

火車在壯觀的風景中前進，最後進入全長890公尺的2號隧道。這不是普通的隧道，隧道裏面可是旋轉226度，上升14公尺的螺旋狀路線。

接著進入1號隧道，這個隧道全長992公尺，228度旋轉，上升17公尺。

這兩個螺旋狀隧道完全搞亂了我的方向感，還好出了隧道之後，眼下有兩條鐵路。很難相信那就是剛才走過的路線，面對如此險峻的懸崖峭壁，我終於了解黑格達認為這裏不可能蓋鐵路的心境了。

火車走到這裏，我開始想像班夫的小酒館，已經燒著紅紅的暖爐，準備好熱騰騰的晚餐正等待著我的光臨呢！

↑在班夫往傑士珀的高速公路上看到的大角羚羊。似乎火車上所繪的羚羊標誌比較漂亮！

↓散發神祕翡翠色的佩托湖（Peyto Lake）。加拿大落磯山之旅，就是一趟湖光山色的觀景之旅。

# 加拿大鐵路小禮品




→『Rocky Mountaineer號』的4種紀念胸章，只有1輛火車，卻設計這麼多種的紀念章，真令人驚訝。每個$4加幣。

↓CPR加拿大太平洋鐵路之王─Royal Hudson號。這輛火車也牽引伊莉莎白女王的御用火車。連木製模型的火車頭上都有皇冠標幟呢！

←「VIA Canadian號」的臥鋪車艙房裏常備的肥皂。肥皂盒也很漂亮，我捨不得用，帶回當紀念。

→以動態保存「Royal Hudson號」的BC鐵路。這是那條鐵路的馬克杯。圖案很有加拿大風味。

↑『Rocky Mountaineer號』上購買的背心，非常暖和，我很喜歡穿。一件$70加幣，還有藍色的。

↗VIA加拿大鐵路附送的罐裝糖果。橫貫大陸的長途旅程，的確需要這種窩心的服務。

↑真正的CPR副列車長帽子。在溫哥華旅館可買到同樣CPR系列的制服與制帽。帽子約$120加幣。

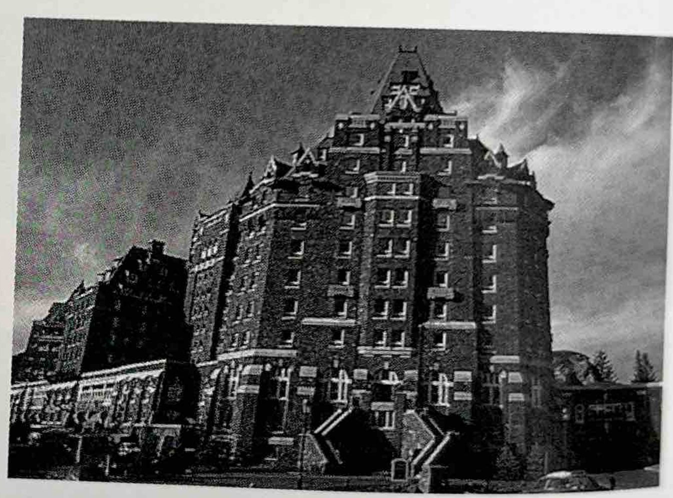
↑加拿大也是紀念章王國，這些都是VIA加拿大鐵路原版品。我最喜歡的是中間的列車長帽。

↖為了不讓長途旅行的兒童太無聊，特別為男孩準備火車紙模型，為女孩準備塗色紙。

## 搭乘Rocky Mountaineer號須知

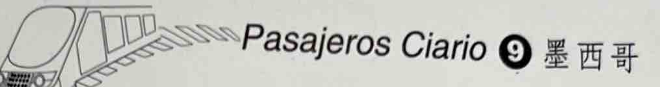


↑康盧普車站有很多巴士會載旅客到各個旅館。



↑代表班夫的Spring's Hotel。

- 『Rocky Mountaineer號』並非鐵路公司經營，而是加拿大的旅行社Rocky Mountaineer Rail Tours公司以觀光旅行的方式經營的觀光列車。乘客可以利用白天欣賞加拿大美麗的風景，晚上則不行駛區間，讓乘客在中途坎路普斯的旅館住宿一晚，這種特別的作風頗受好評。
- 行駛期間每年5月上旬到10中旬的夏季，以及12月的冬季2個時期。行駛區間除了本文所介紹的溫哥華～班夫路線之外，還有溫哥華～傑士珀路線。冬季則是行駛聖誕特快車(Christmas Express)。
- 溫哥華～班夫／傑士珀的票價一樣，大人單程加幣$555＋稅金。車票除包括列車運費外，還包括車內4次餐費以及飲料、坎路普斯的旅館費，以及車內各種目錄的費用。此外，5月與10月還有淡季折價票。
- 除了普通的Coach Class之外，還有使用雙層展望車的黃金等級。後者票價加幣＄1020，雖然有點貴，但是視野廣闊，還有專用的餐車，配套齊全。
- ＜1加幣≒21台幣＞（匯率隨時會有變動）
- 詢問處：Rocky Mountaineer Rail Tour
  1-604-606-7223（溫哥華）



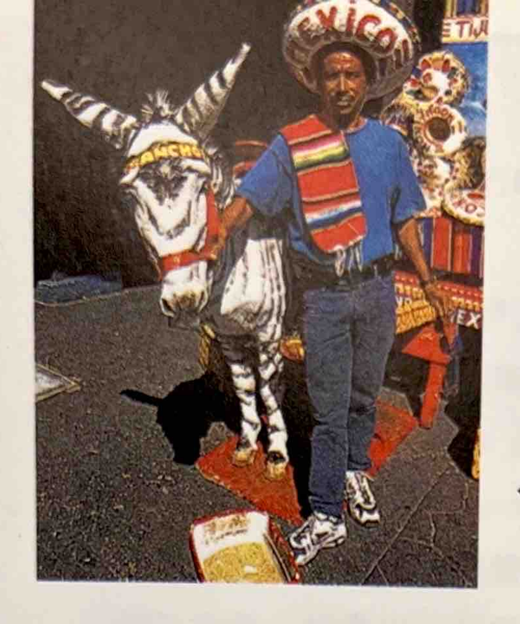

# 行走於墨西哥中央高原的終極山岳鐵路

**Pasajeros Ciario號**

墨西哥（墨西哥市 Mexico City～貝拉庫魯斯 Veracuz，464公里）




只要能搭上火車，到哪裏都行。
我飛奔上了路途險峻的山岳火車，
從海拔2000公尺的高山一路下山
火車攀在懸崖峭壁上，
行駛在彎曲險峻的峽谷當中。



←墨西哥的名產—斑馬？可是墨西哥好像沒產斑馬吧！其實這是驢子，把驢子打扮成這個樣子，也是墨西哥人的作風。

美國與墨西哥之間，沒有直達的火車。但是，隔著國境，有一個Amtrak（美國鐵路公司）與墨西哥國鐵線路很接近的地方。在美國境內的是耶帕索（El Paso），在墨西哥境內的是休達．華拉斯（Cidad Juares）。從這個華拉斯到墨西哥城有鐵路相通，距離是1973公里，在車上停留2天1夜。

我打算從這個國境旁的城市搭火車往墨西哥城。

這條線的班次，在Thomas Cook時刻表上寫著早上7點出發，而日本的某旅遊書上寫晚上10點出發，早上與晚上的差距實在太大。不過我也不在意是哪個時間，一決定要去，當天我就立刻預約了耶帕索的旅館。

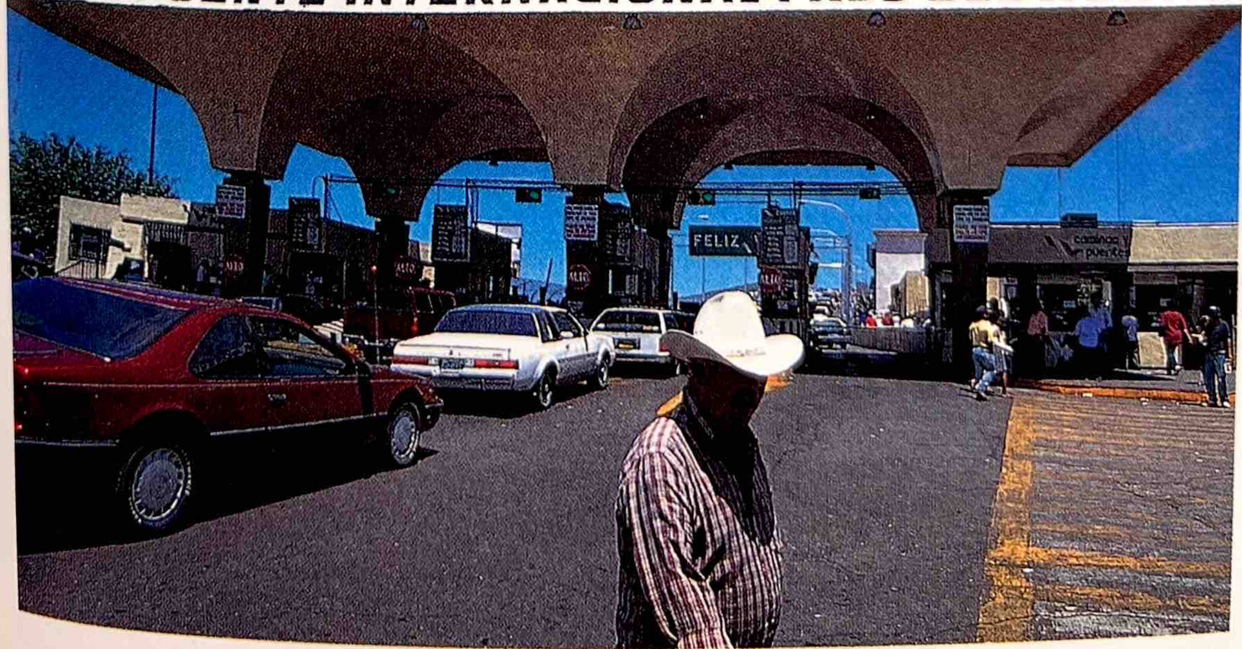
我把行李往旅館房間一丟，便趕緊走到華拉斯車站。不管火車是第二天的7點或是22點出發，先買好票比較重要。我第一個要買的就是臥鋪票。

從耶帕索市區走約10分鐘，便到達國境格蘭得河（Grand River）上的聖達費橋，投了￠25的通行費，然後走到圍著金網的橋上，腳下是茶色的格蘭得河。這條河很有名，也是美國與墨西哥的國界線。本來我以為是一條大河，實際上只有20公尺寬而已。

橋中央掛著的星條旗與墨西哥國旗，隨風飄揚。掛國旗的地方就是國界，有人在那裏拍照留念，大概是觀光客吧？

↑美國與墨西哥的國界格蘭得河。
上面的鐵橋是鐵路專用的橋，可惜沒有火車行駛。

↓道路上的國界大門。
往墨西哥方向是自由通行，往美國方向則嚴格檢查，通行費只要¢25美元。



於是我也拿出藏在背包裏的照相機，準備拍照。這時候突然警鈴大作。

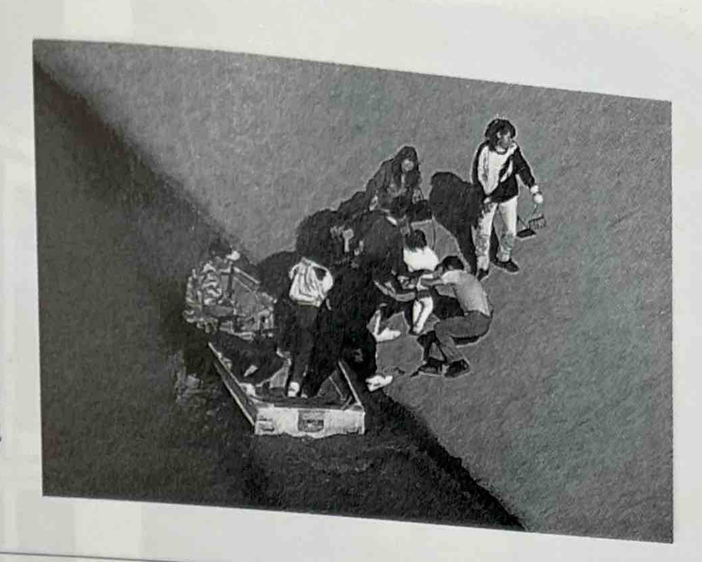
國境還是不能照相吧？我趕緊收起照相機，結果並非如此。原來是有一群人坐橡皮艇要偷渡國界，被國界警備隊發現了。

過了橋，走過國界大門，就是墨西哥。這裏的人膚色不同，味道不同，空氣不同，連聲音也不同。這裏距離美國只有10分鐘腳程，卻是一個完全不同的拉丁世界。空氣中瀰漫著烤墨西哥餅與玉米口袋餅（Taco）的香味，令人食指大動。不過還是等買好票再來享受吧！我趕緊往車站去，走了約10分鐘，就看到前面有柴油機車與貨車。

「是車站！」

可是，我有點無法相信車站的門竟然關著。我對門口的警衛說：「我要買車票。」他卻回答：「No Train ！」意思是沒有火車行駛。我心想豈有此理！可是往車站望去，裏面真的連個人影也沒有。那位警衛又說好幾個月沒有火車了，也就是說今天、 明天、後天也不會有火車。最後他又補上一句：

「你搭乘巴士到基瓦瓦（Chihuahua）去看看，6個小時就到了。」



→我很偶然地看到坐船偷渡入境的現場，可是警備隊早在對岸等他們，結果是全員遭受逮捕。

我心裏一陣雀躍，這表示到基瓦瓦也許能搭到火車。於是我追問：

「基瓦瓦有火車到墨西哥城嗎？」

他冷冷地說：

「不，沒有火車，有往墨西哥城的『巴士』」

我無精打采地回到耶帕索。整個晚上都在想要怎麼辦？最後我決定先考慮從美國往墨西哥方向的路線。

要搭這條路線最近的乘車地點是離此500公里的亞利桑那州的諾加雷斯（Nogale）。根據Cook時刻表的記載，這條線路可在中途的格達拉哈拉轉車。但是，諾加雷斯～墨西哥城之間，只有一條鐵路相連，必須在車上待3天2夜。

但是我還是放棄了。因為沒有必要再走今天的回頭路，如果又碰到停駛就沒輒了。老實說如此待了四天之後，我已經先訂好墨西哥城回日本成田機場的機位。

傷透腦筋還是毫無進展，最後只好決定經由空路到墨西哥城。畢竟墨西哥城的布耶納比斯塔車站是全國鐵路網的中心點。我決定從有在行駛的火車當中，選一條最有魅力的火車搭乘。總不會全部的墨西哥國鐵都停駛吧！

第二天一大早，我飛奔到耶帕索市區的旅行社，購買前往墨西哥城的機票。從耶帕索機場出發的機票要445美元，如



←從世界最高的拉丁美洲鐵塔（176公尺）俯瞰墨西哥城。為何我說這是世界最高塔呢？因為墨西哥城的海拔是2200公尺。

果從對岸的華拉斯機場搭機，只要147美元，便宜了一半以上。這兩個機場相距不到30公里，相差竟如此懸殊。由此可見美國與墨西哥的物價差距。當然我毫不猶豫的買了由華拉斯起飛的機票。

墨西哥城內的布耶納比斯塔車站位於市區中央位置的雷弗瑪大道旁，確實在營業中。這表示有火車在行駛，我這才鬆了一口氣，仔細察看時刻表，表上只有8條路線的火車。

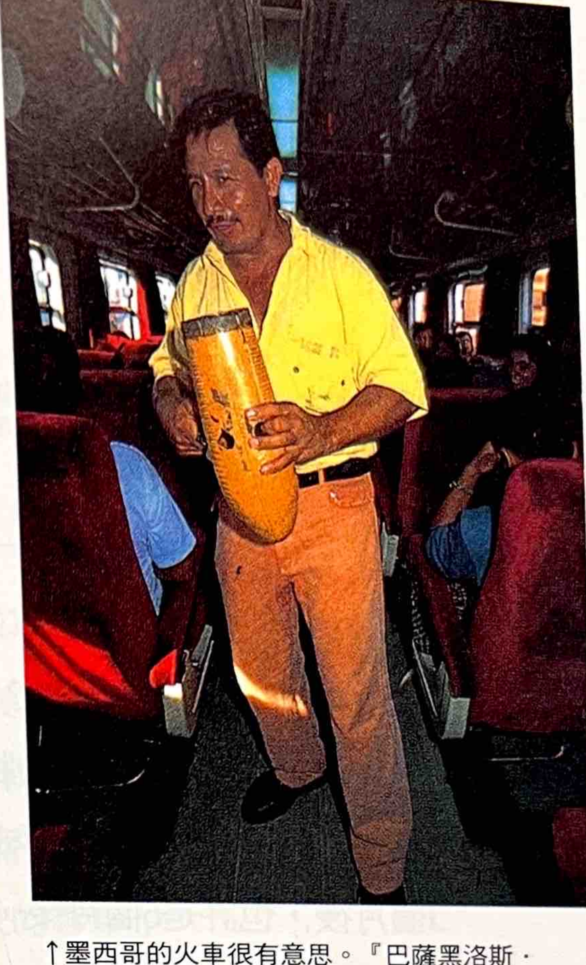
我原來想搭的華拉斯～墨西哥城的火車，也在時刻表上。只是包括這班火車在內的3條線路，都用了大大的木板標示著，大概表示停駛中吧！另外2班火車每週也只開3個班次。結果每天行駛的火車只有3個班次。也就是只有3個來回班次而已。

這3班火車分別是往貝拉庫魯斯的白天與夜車2個班次，以及往歐亞哈克的1個班次。聽起來好像有點不清楚，反正每天行駛的火車，全部只有3個來回班次。這就是墨西哥國鐵的現況。

時刻表旁邊有個用英文寫著「Information」的標示牌，我趕緊詢問停駛中火車的情形，儘管標示牌是用英文寫的，服務台的小鬍子墨西哥人英文幾乎不通，我跟他的對話大致上是這樣的：

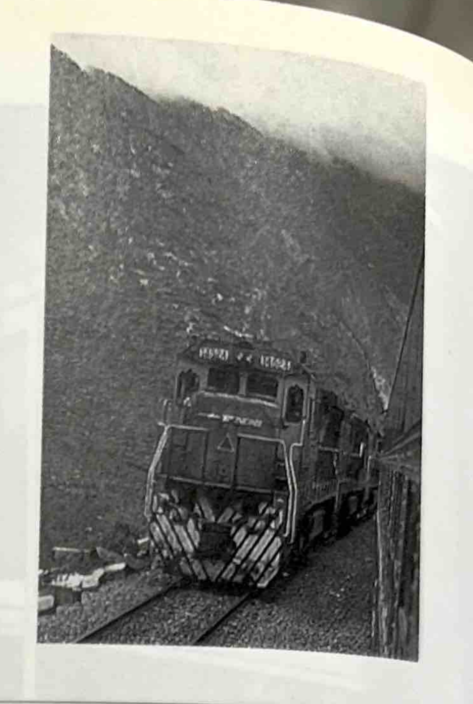


↑「嗨！你好嗎？」墨西哥的小孩子很容易跟人親近。



↑墨西哥的火車很有意思。『巴薩黑洛斯·迪亞利歐號』上的乘客形形色色，這個老兄一上車就開始表演。

↓椅子是Amtrak鐵路的中古大躺椅。



→攝於橫越山口的基地一阿披薩克，前頭是由3輛「超級7」柴油機車連結。與我乘坐的這輛客車交會的貨車共有7輛機車，是超重量級的連結。

「我，昨天，到，法雷斯車站，門關著，所以，我搭飛機過來，火車，已經，不走了嗎？」

「是的，哦，不、不、不，將來還會再走吧？」

「我想知道，什麼時候，再走？」

「3個月後，也許是6個月後……我不知道！」

接著，換他問我：

「你，要到哪裏？」

「到哪裏，都可以。哪裏都行，給我一張票。」

「那麼，就是往貝拉庫魯斯，15分鐘後出發，快去吧！」

就這樣，我也不管自己喜歡或是不喜歡，自然而然地就演變成要去貝拉庫魯斯。平常我都有一個目的地才搭火車的，但這回可是怪例中的怪例，走一步算一步的，最後變成要去貝拉庫魯斯。

8點45分，FNM墨西哥國鐵52號列車『巴薩黑洛斯．迪亞利歐號（Pasajeros Ciario）』從廣大的墨西哥城布耶納比塔斯車站出發。

我在前文提到墨西哥城～貝拉庫魯斯之間的火車，有白天班次與夜車2個班次。夜車有個很棒的名字叫做『耶爾．塔帕提歐號』，但是這輛52號列車卻沒有標示出列車名，因為

這是普通車。

我一上車就問荷西列車長「普通車」怎麼說，他回答：「巴薩黑洛斯・迪亞利歐」，我查了西班牙辭典才知道「巴薩黑洛斯」是「人」的意思，而「迪亞利歐」是「每天」的意思。合起來也就是「每天行駛的客車」。

用這個名字當作列車名是不太好聽，但是我這趟墨西哥之旅被「停駛中的法雷斯客車」擺了一個大烏龍。因此為了對這輛「每天行駛的客車」表示敬意，我為這輛火車取了一個名字叫做『巴薩黑洛斯・迪亞利歐號』。

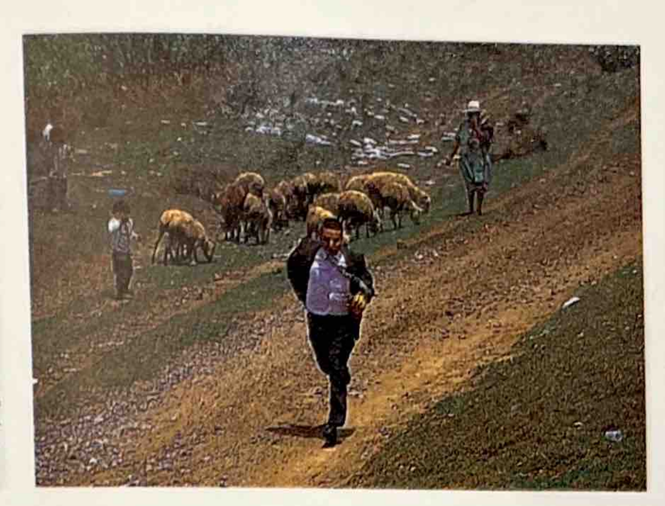
這輛火車的編制顯然有些迷你，最前面是美國製的「超級7」中古柴油機車，後面接著是3輛美國製的中古客車。

墨西哥城現在的人口已經超過2000萬人，是世界上數一數二的大城市，然而從這個都市的窗口─布耶納比塔斯車站出發的定期火車，1天卻只有3班次，讓我感到非常驚訝。但是行駛中的火車竟然只有3輛連結，更讓我跌破眼鏡。

「下次在墨西哥城見面嘍！」這句話到現在仍深深地烙印在我的腦海裏。東京奧運之後，下一個主辦國不就是墨西哥嗎？但是為什麼墨西哥的鐵路會沒落到這個地步呢？誰能想像將來日本的鐵路也如此沒落，從東京車站出發的電車每天只有3班，而且只有3輛連結的情形呢？

↑從車窗遠眺卡力薩爾橫越山口鐵路。畫面中央可看到隧道口。
火車穿過隧道之後，與隧道另一頭的貨車相會。

↓橫越山口的路線總共有32個隧道。
每過一個隧道車窗風景也會不同，氣溫也跟著上升，穿過最後一個隧道之後便是俄利薩巴。



→荷西列車長，快跑！這到底是怎麼回事呀？原來他在車站操作轉換軌道時，被火車放鴿子。荷西列車長最後的命運會如何呢？

---

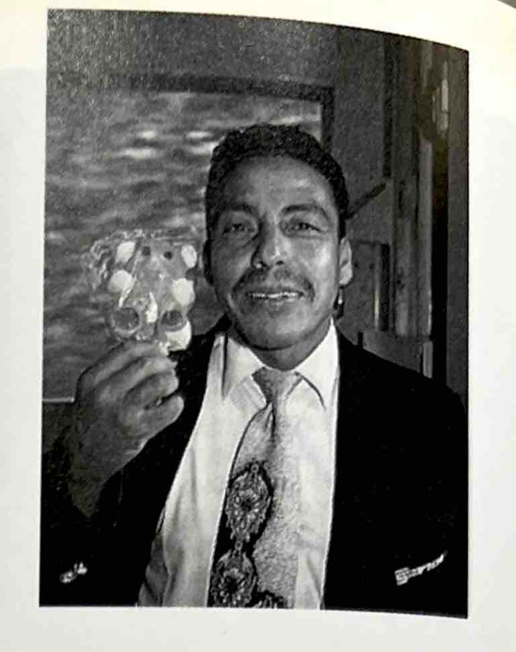
我正在思考這些事情的時候，穿著工人裝的服務員走了過來，並關上窗戶，還拉上窗簾。開冷氣要關窗戶，這點我能理解，但是不必連窗簾也要拉上吧？這不就看不到窗外的風景了嗎？他一離開，我就立刻拉開窗簾，卻把他惹怒了。

到底是為什麼……。是不是有見不得人的東西？還是要經過軍隊或政府的祕密基地？窗簾拉上，我就更想看，這是人之常情。

於是我偷偷地從縫隙當中窺視窗外的情形，發現外面是破屋子林立的貧民區。我猜墨西哥國鐵可能是不想讓旅客看到最可恥的地區，才拉上窗簾的吧？我常常坐火車到處旅遊，貧民區早就司空見慣，心想這有什麼好遮掩的呢？就在我這樣想的時候，

「碰！碰！」我聽到玻璃裂開的聲音。到底是什麼？難道有人持槍掃射？我本能地趴了下來，只敢抬頭看看四周的情形，其他的乘客雖然沒像我那麼誇張，不過也都像烏龜一樣，縮著頭屈著身，好像發生了重大的事件。

大約經過5分鐘之後，剛才拉上窗簾的服務員又走了過來，說：「已經沒事了！」，然後拉開窗簾。我抬頭一看，發現玻璃上有5個地方裂了大縫。剛才的聲音是有人丟石頭，火車的玻璃很厚，小石頭不容易打破，但是為了乘客的安



→荷西列車長在全力奔馳之下，終於追上了火車。丟下列車長把火車開走，不愧是墨西哥作風！他手上的糖果是安全返航的壓驚禮。

全，服務員才拉上窗簾的。

墨西哥城的貧民區經常發生丟石頭的事件，我搭上的這班火車，也難逃一劫。不過，在接下來的行程裏，車內非常平穩，車窗風景也十分美麗。

食用仙人掌田、當作Tequila酒原料的龍舌蘭田，還有玉米田等連綿不斷。『巴薩黑洛斯．迪亞利歐號』輕快地行駛在如此平緩的墨西哥高原地區。

這種車窗風景開始產生變化是在12點20分，從阿匹薩克車站出發之後。在這個車站停靠時，除了原本的柴油機車之外，又增加兩輛「超級7」機車，3輛客車就要3輛機車牽引，實在太浪費了。但是由此也可想像在前面等著我們的山口是多麼的險峻了。

事實上，墨西哥城就是位在海拔2200公尺的中央高原地區。另外，前方距離此地464公里的貝拉庫魯斯，是墨西哥灣的海港，海拔0公尺。兩者海拔高度相差了2200公尺。

不知道火車是慢慢地從緩坡下來，還是一口氣飛奔下山呢？這是我搭這條線最關心的事。結果是採取後者的方式。

火車在穿過長長的隧道之後，眼下出現雄壯的峽谷。而路線好像貼在懸崖峭壁邊緣般地向前延伸。火車前面的路線，是好幾個180度彎道的螺旋狀路線，一直延續到谷底。這

是一條非常險峻的山岳鐵路。

大約經過了5個隧道之後，頭上出現銀白色的山峰。「俄利薩巴山（Mt.Orizaba）」荷西列車長告訴我那座山的名字。墨西哥總是讓人聯想到仙人掌等熱帶地區的東西，沒想到這裏會有雪山。我聽到俄利薩巴山的海拔是5698公尺，更為驚訝。這是墨西哥最高的山峰。

16點25分，穿過第32個隧道之後，『巴薩黑洛斯．迪亞利歐號』到達位於山麓的俄利薩巴（Orizaba）車站。

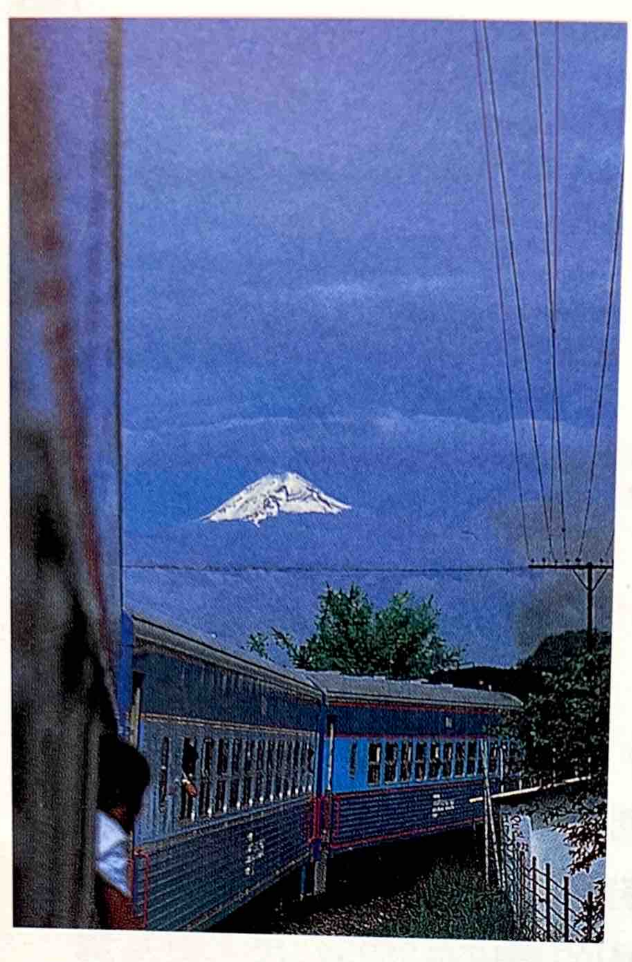
增掛在前頭的兩輛「超級7」柴油機車已經完成任務，解除連結。可是，代之而來的卻是一群小販。

我看青豆好像不錯，便買了一包。小販子挺著腰幹說「這是日本製的喔！」咦！日本有這種青豆嗎？仔細一看，包裝上面寫著奇怪的日文羅馬拼音「OYIUKY」，還有很醜的日本畫。小販子高聲的叫賣：「OYIUKI，日本製的喔！」

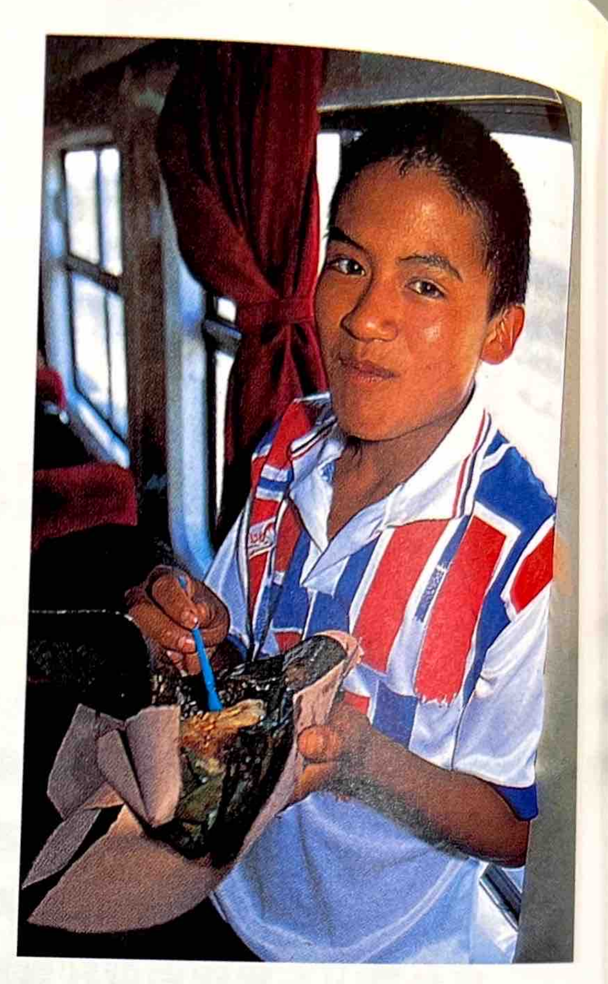
這種情形是因為這條路線很少有日本乘客，還是墨西哥的地方火車對日本的認識還停留在「妓藝女郎」的階段？

我口中嚼著粗糙的墨西哥青豆，望向窗外，這才發現原本拂面而來的高原冷風，不知何時已經變成溼熱的暖風了。

這種溫度的變化，表示已經快到終點的貝拉庫魯斯了。

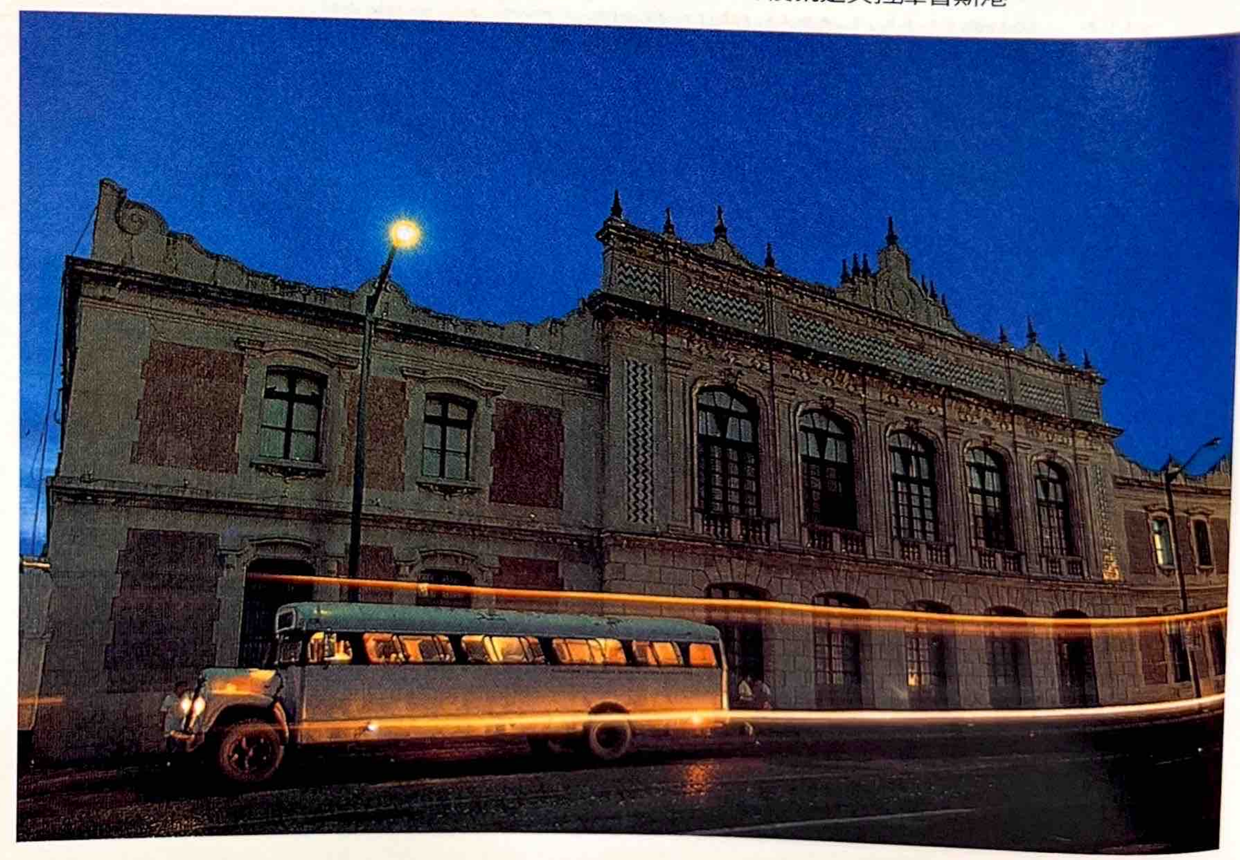


↑前方是墨西哥最高峰一俄利薩巴山（5698公尺）。



↑這個男孩正在吃車上販賣的「Tomatillos（玉米粽）」。車上不乏飲食。

↓終點站的貝拉庫魯斯。
一下火車就感受到溼熱的空氣與潮水的味道。因為車站背後就是貝拉庫魯斯港。



# 墨西哥鐵路小禮品




→繪有機車圖案的打火機。購於墨西哥城布耶納比斯塔車站的商店，12披索。但是打火機本身是日本東海精密機器公司製造的。

→足以當啤酒杯的大馬克杯。中央的墨西哥國鐵標誌並非畫上去，而是精巧的雕刻。65披索。

↓看起來很容易破碎的煙灰缸，價錢竟然跟列車長的帽子一樣是40披索。在墨西哥買東西，就只有小禮品特別貴。

→令人驚艷的精緻鑰匙圈。價格是28披索，跟其他的鑰匙圈比較起來，顯得特別出色。也許是出自名家之手，我得好好保存。

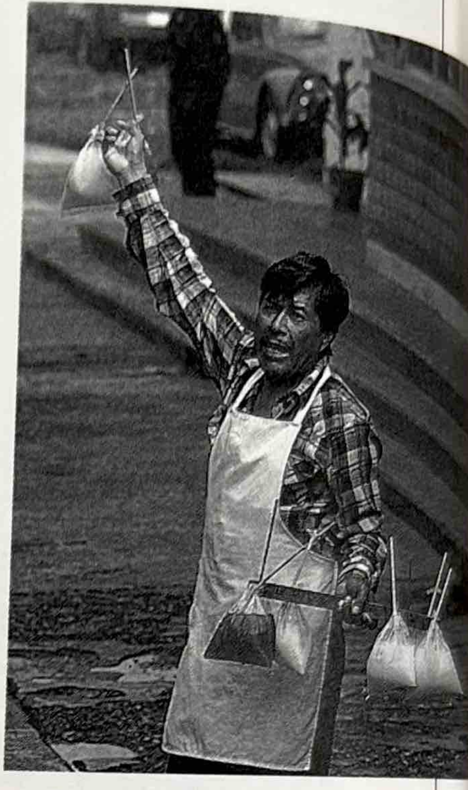
←墨西哥國鐵的3種鑰匙圈。FNM與MN都是墨西哥國鐵的簡稱。上面2個價格相同，都是6披索。左邊附開罐器的是14披索。

↑本來以為這是普通的紀念胸章，沒想到不是那麼一回事。原來機車胸章上的「Jefe De Patio」字樣，是「站長」的意思。NM上的「Ayuo De Maq」，是機車「副駕駛」之意。原來這些胸章是別在制服上區分職位的。

→墨西哥城布耶納比斯塔車站的商店，就好像是國鐵職員的福利社一樣，所以也有販賣列車長帽。光是帽子就要40披索，上面的標誌另外計費。

## 搭乘『巴薩黑洛斯·迪亞利歐號』須知

- 15年前我經常到墨西哥收集鐵路資料，但悲哀的是，墨西哥的鐵路隨著年代的變遷，越來越沒落。我在本文中也提到，從墨西哥城出發的定期火車，於1998年8月就有3條路線是停駛的。Thomas Cook時刻表記錄的火車，仍在行駛的並不多。因此實際到當地旅行時要特別注意此點。
- 在這種情況之下，墨西哥城～貝拉庫魯斯之間，有白天班次與夜車2個車班。本文介紹的是『巴薩黑洛斯·迪亞利歐號』列車。路程共464公里，行駛10小時35分鐘，沿路停靠了72個車站，可說是輛特慢車。票價為64.95披索（Peso）。從墨西哥城出發的班次為全車指定座位，但從貝拉庫魯斯出發的班次卻是自由票。
- 車上無餐車與廚房的設備。但是車內有販賣可樂等飲料，停車時也會有小販子上車來兜售墨西哥餅等簡單的食物，因此不愁沒有東西吃，只是衛生問題堪慮。我在幾年前因為吃了不衛生的墨西哥餅，造成兩個禮拜連續腹瀉。最好自己帶著麵包果腹比較放心。拉丁美洲有些特有的病菌，最好隨身攜帶自身的藥品。
- ＜1墨西哥披索≒約3.7台幣＞
- 詢問處：FNM墨西哥國鐵　5-547-7920


↑塑膠袋裝的果汁，但吃了可能會拉肚子。



↑車上販賣的青豆「OYIUKY」，並非日本製。

Train De Altiplano ⑩ 祕魯

# 印加神祕古國
# 尋幽攬勝之旅

**Train De Altiplano號**

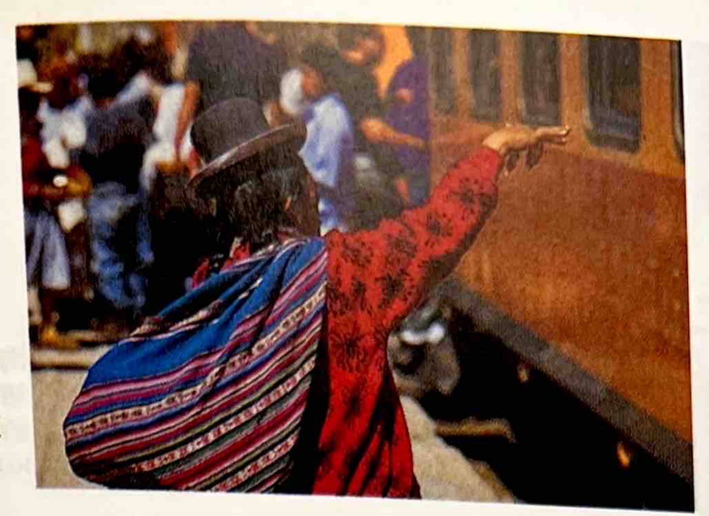
（普諾 Puno～庫斯科 Cusco～馬楚比丘 Machupichu 494公里）




海拔4319公尺
是世界鐵路的最高點。
從印加帝國之都庫斯科到馬楚比丘，
深入安地斯山，
攀登螺旋狀路線，
到達夢境裏的空中城市。



行走於海拔4319公尺，世界鐵路最高點—拉拉雅隘口的『Train De Altiplano』。
這裡空氣稀薄，樹木無法生長，只有一片枯草。



→戴著小販註冊商標—絲帽的婦女，正在叫賣當地產品。不知背袋裏面裝了什麼東西？攝於西圭尼車站。

南美的祕魯是我從小就嚮往的國家。那卡斯的地上彩繪，比富士山還高的的的喀喀湖（Lake Titicaca），以及空中城市馬楚比丘（Machupichu）……。

小時候我最愛讀的少年俱樂部雜誌裏有很多「世界七大奇觀」的特集。那是電視尚未普及的1955年代前大半的記錄。雜誌裏除了記載中國的萬里長城、埃及的金字塔外，必定還會有祕魯的那卡斯地上彩繪、的的喀喀湖及馬楚比丘。

其中最讓我感興趣的是空中城市—馬楚比丘。在黑白的照片裏，這個城市位於險峻的山頂上，就好像飄浮在半0空中一樣。

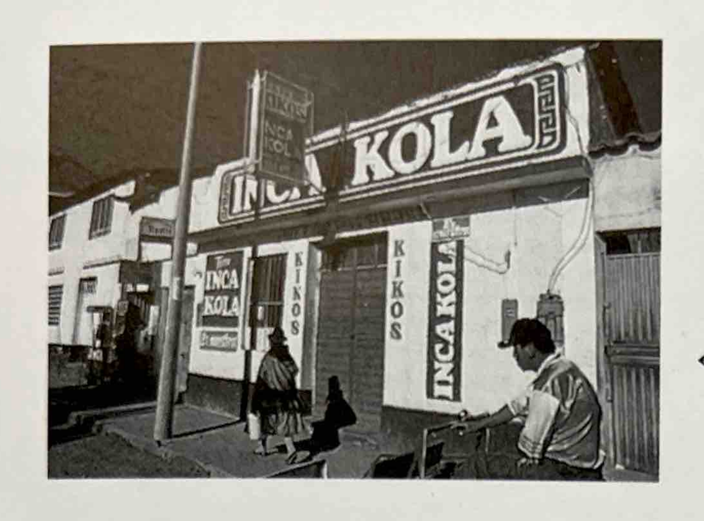
我小小的心靈為之震撼不已。這張照片讓我這個愛做夢的少年，整顆心一下子就奔馳到南美的祕魯，可惜我的身體卻無法跟著一起飛過去。

過了30幾年之後，到祕魯一遊的美夢終於成真了。美國3大航空公司之一的三角航空，亞特蘭大～利馬（Lima，祕魯首都）之間的航線於7月開通，我受招待搭乘這個航次。

「終於要到祕魯了……」

然而高興歸高興，我心中還有一件不安的事情。那就是祕魯的鐵路位於海拔4000公尺以上的高山上。

我至今搭過最高點的火車是瑞士的少女峰鐵路，那裏海




←海拔3800公尺，比富士山還高的城市普諾。照片裏的是還未開門的鐵路商店，印加可樂（Inca Kola）是祕魯人民日常的飲料。

拔3454公尺，空氣稀薄，稍微跑一下（照理說是不能跑步的），心臟就好像要從喉嚨飛出來一樣，非常的痛苦。

專業攝影師在按下快門的時候，為了防止相機震動，會無意識地停止呼吸，我在那裏才第一次發現這件事。所以在高海拔地區照相是非常辛苦的，還好我沒有昏倒。祕魯南部的鐵路海拔4319公尺，比少女峰鐵路高出將近1000公尺，我擔心是否能夠適應。

祕魯的旅遊書裏面有「如何應付高山症」的專欄，上面寫著「如果身體不舒服，躺下來就會沒事」但是如此一來就無法工作了。其中還有「立刻下山就馬上復原」的方法。另外還寫著高山症與體力無關，但是女性比男性容易適應高山。我是男性，平常體力還不錯，只是這次似乎派不上用場。而且我再次讀了「搭火車旅遊天涯海角」一書，書中提到曾經有乘客在火車內靠氧氣才能呼吸。

最後，祕魯不是一個治安良好的國家，一想到這些，我就越來越不樂觀。也許我會在火車上昏厥，好不容易靠氧氣撿回一命，醒來之後卻發現我的攝影機、錢包、護照、衣服，全身的東西都被扒光，只剩下一條內褲！

唉！老是擔心也不是辦法，我這個以搭世界各地火車為取材題目的人，對於這條「世界最高的鐵路」，即使要冒昏

倒的險，這一生至少也要搭一次才會善罷甘休。

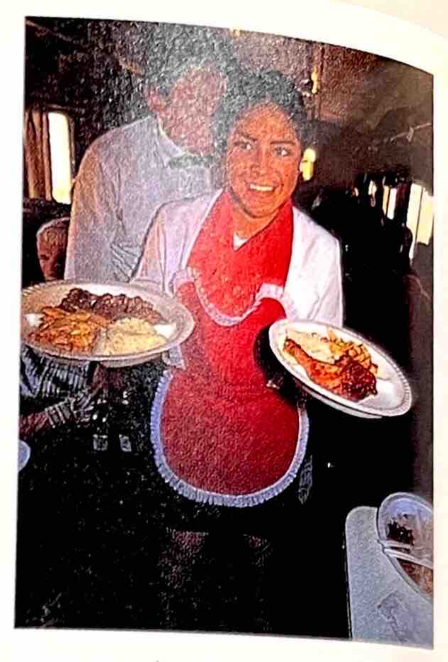
7月29日早上，我在利馬（Lima）下了飛機。

很不巧地，這一天剛好是祕魯的獨立紀念日，城裡為了慶祝活動，到處都是禁止進入。在下午四點典禮結束之前，哪裏也別想去，沒辦法只好待在旅館。

我打開電視想看看祕魯有什麼節目，螢幕上出現藤森（FUJIMORI）總統瀟灑的笑容，原來是慶典的實況轉播。這是祕魯首位日裔總統光榮的一刻，我這個日本人也很想大大的為他鼓掌。播報員把他的名字念成FUHIMORI，聽起來有點好笑，但是想到西班牙文的「JAPAN（日本）」是念成「HAPAN」，也只好接受了。

第2天早上我搭最早一班的國內航線先飛到胡略卡（Juliaca）。飛機是波音727，這種機型在日本已經被淘汰。不但如此，還是最早期的727-100型機種，搞不好是日本航空或全日空淘汰下來的舊飛機呢！

上飛機的時候，心裏還想著這些事情。這才發現我劃的5F座位，早已經有人坐在那裏，那位客人也拿著5F的登機証，我們劃了同一個座位。我比較晚來，就比較倒楣，最後被安排到Jump Seat，也就是空中小姐坐的位子。



→穿著可愛圍兜的服務生正在分發中餐。背後那個男人有點詭異？




↑車內販賣最多的是巧克力。在高地上，這是很有效的體力恢復劑！

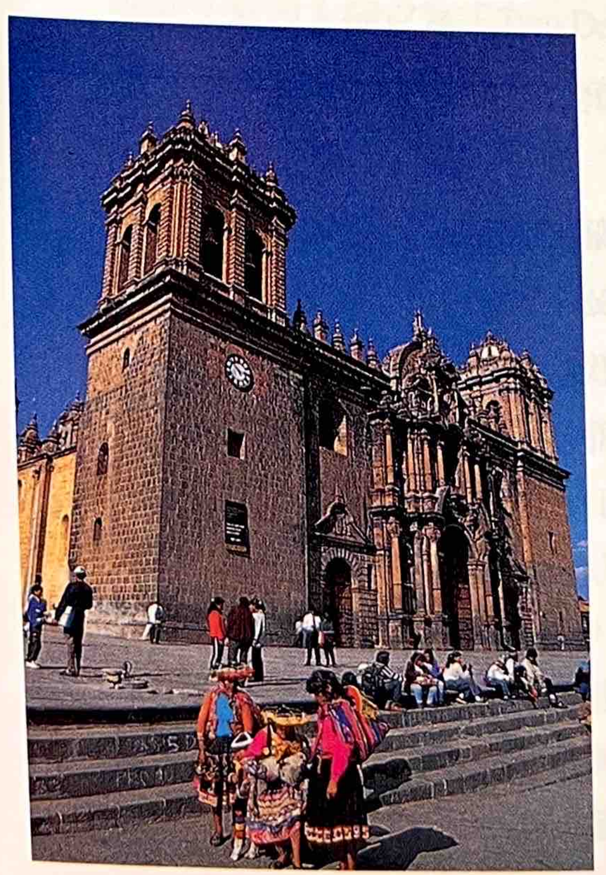


↑聚集在員工休息室的列車小姐，個個都像豔麗的花朵。

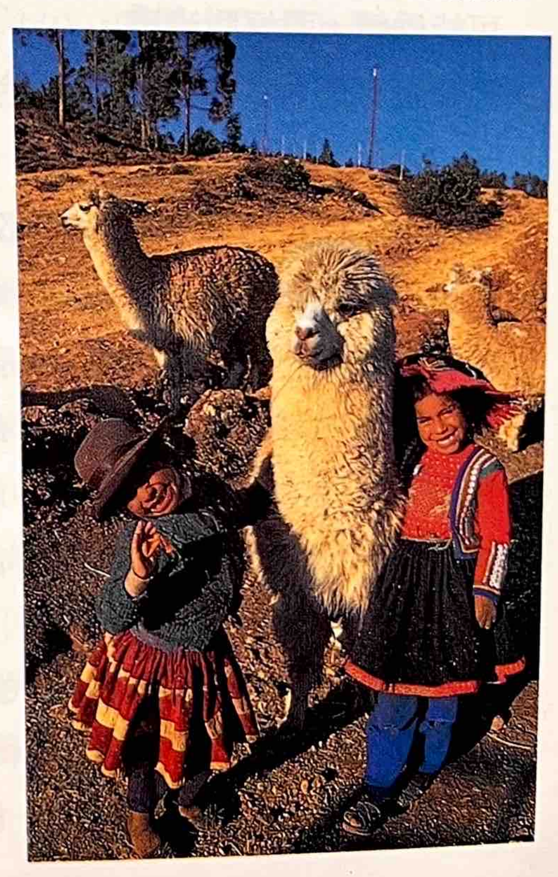
↓連結部份沒有遮棚，有點可怕，卻可仰望藍天。

↑位於海拔3800公尺的「的的喀喀湖」，稀薄的空氣造成湖水也是刺眼的深藍色。湖邊可見印加人的蘆葦船。

↓西班牙時代的大寺院，建造於印加神殿上方。



↓與駱馬、羊駝嬉戲的印加小孩。攝於庫斯科。



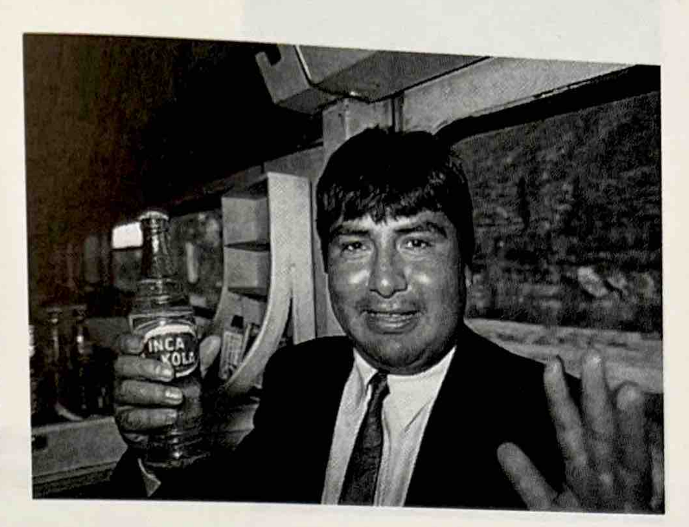
我曾經很想坐坐看這種位子，可是現在真正坐在上面，才發現這個座位上有很多安全帶，而且是面對後面的，其他乘客的視線都集中在我身上，使我無法安定下來。

飛機途中經過阿雷基帕（Arequipa），然後在離開利馬約2個小時之後，727飛機到達胡略卡機場。這裏的海拔已經是3800公尺，比富士山還要高。我深深地吸了飛機艙內的空氣（雖然這個方式沒用）之後，才下空橋。聽說有些人在這裏就可能昏倒，還好我沒事。

空氣的確很稀薄，我自然而然地提肩呼吸，還好不覺得呼吸困難，總算通過了第一關。

從胡略卡機場到祕魯南部鐵路的起站—普諾（Puno）大約45公里，坐計程車要50索耳（Sol，約450元台幣），這個距離在日本要1萬3千日元，但是我發現還有更便宜的交通工具。有一種可共乘的計程車，每個人只需要5索耳（約45元台幣），便宜得有點過意不去。而且這個價錢不論本國人與外國人都一視同仁，不會因為外國人而抬高價錢，這也是祕魯這個國家的優點之一。

當天早上我住進普諾的旅館，幫我訂房的旅行社人員特別交代「今天最好在旅館裏休息，慢慢適應這裏的高度。」但是我只乖乖地待了1個小時，便又前往的的喀喀湖。




→往馬楚比丘的『奧托巴貢號』火車，車掌先生手拿著祕魯名產一印加可樂。味道不像一般的可樂，但卻爽口美味。

---

第2天早上8點25分，祕魯國鐵19號列車往庫斯科（Cusco）的『Train De Altiplano』準時從普諾出發。現在，往海拔4319公尺世界鐵路最高點之旅就要開始了。

在這裏我要順便一提的是「Train De Altiplano」這個列車名字是我自己取的，Tren是西班牙文「火車」，Altiplano是「高原」的意思。在日本的旅遊書裏，大都稱呼「高原列車」，但是我覺得我取這個名字比較酷一點，各位讀者你覺得如何呢？當地人稱它為「Tren De Cusco」或是「Tren De Puno」，意思是「往庫斯科的火車」或「往普諾的火車」，不過這比較沒什麼意思。

這輛火車最前面是加拿大製的柴油引擎機車，經濟艙1輛，布魯曼（Pullman）客艙4輛，印加級客艙3輛，殿後的是貨車1輛，共9輛編制。

從它的名字看來，經濟艙是3等艙，布魯曼是2等艙，印加級是1等艙。這麼說來印加級是最高級的客艙。「布魯曼客艙」在歐洲是屬於最高級的豪華列車，在英國則是女王陛下的御用列車。然而在祕魯，印加級卻比布魯曼列車還要高級，換了一個地方，價值觀也不一樣。

火車徐徐地穿過普諾市街之後，繼續往的的喀喀湖前進，這時火車突然開始加速，同時整個車廂搖晃得非常厲

害。

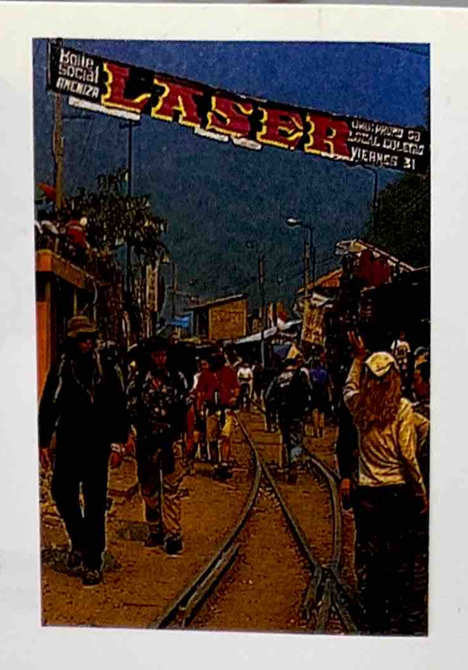
在我搭過的火車當中，搖晃得最厲害是緬甸國鐵。整列火車就像是暴風雨中的小船一樣晃盪。緬甸的軌距是1公尺，而祕魯還是1435公釐的標準軌呢！

日本是建造1067公釐窄軌鐵路的國家，因此我很憧憬較寬廣的國際標準軌，然而我卻在這裏第一次碰到搖晃得如此厲害的標準軌。

即使如此，火車上的服務生用推車載著古柯茶（Coca）或食物等東西販賣，竟然一滴也沒溢出來，簡直是特技表演。但是不習慣如此搖晃的乘客們，還是有人打翻咖啡，而我則是在慘叫聲中撒了古柯茶。古柯茶是原產於祕魯的古柯葉，經過煎焙後所泡的茶，聽說是治療高山症的妙方，主要是因為古柯葉裏面含有古柯鹼的緣故。

11點50分，火車從阿雅維利（Ayaviri）出發。最前面的柴油機車突然像蒸汽車頭一樣地冒出黑煙，原來已經開始攀爬往最高點的拉拉雅隘口的上坡路段。

火車爬高之後，車窗出現了銀白色的高峰，那是安地斯山脈。周圍看不到樹木，只有低矮的枯草，一片荒涼的景色，只看到一群群的羊駝（Alpaca）吃著枯草。由於羊駝生長於高原地帶，其毛皮質地非常良好。




→往馬楚比丘的窗口—阿瓜蘇．卡連地斯村。路線本身就是村落的主要道路。火車當然也走這條路。

12點25分，火車終於到達海拔4319公尺的拉拉雅隘口。這個我以前就一直夢想，即使會昏倒也要到的「世界最高火車站」。

雖然這是一個無人看管的車站，但是有一隻喘吁吁的狗來迎接我們。也許是好不容易才看到火車，所以卯足全力追了過來。這隻笨狗，竟然在這樣的高地奔跑！

廣闊的蒼穹呈現一片詭譎的藍綠色，這種顏色是空氣稀薄的證明，甚至讓人覺得非常接近宇宙。

『Train De Altiplano』在當天傍晚滑入古老的印加帝國首都—庫斯科車站。

第2天早上我5點起床，因為今早要去馬楚比丘。我不是興奮過度才如此早起，而是因為往馬楚比丘（車站名稱是阿瓜蘇．卡連地斯）的火車『奧托巴貢號』，一天只有一班車，而且是6點出發。

往馬楚比丘的道路只通到半路，因此鐵路是唯一能到達此地的交通工具。

黎明前，庫斯科的聖佩托車站已經擠滿了往馬楚比丘的觀光客與賣東西的小販。售票口排了一長條買票的行列，但是看板上已經掛著『奧托巴貢號』客滿的告示牌。我得意的




↖↗向你介紹祕魯特有的名產，右邊是排笛，左邊是最受歡迎的國民飲料—印加可樂。

---

斜視著買不到票的歐美觀光客，直接往月台走去，因為我在日本早就訂好座位了！

這輛火車是5輛編制的柴油火車，最前面的車廂是A號車……到E號車，我訂的位子是A-22號座位。每個車廂的出入口處都有服務員拿著大告示板，上面寫著「觀光巴士導遊，麻煩你了！」的字樣。這輛火車與昨天我搭乘的『Train De Altiplano』非常不同，票價也貴很多，『Train De Altiplano』385公里是66索耳（印加級客艙），『奧托巴貢號』來回共218公里卻要161索耳，差了一位數呢！

在A號車上，有個大眼睛的滑稽男士與一個迷人的祕魯美女在接待乘客。我給他們看車票，這個美女說：「Buenos Dias！○╳△… Gracias！」然後領我到座位上。真悲哀！我完全聽不懂西班牙文，只聽懂第一句的「早安」與最後一句的「謝謝」。

6點整，腳下的柴油引擎開始快速運轉，『奧托巴貢號』火車開始向馬楚比丘前進。

出發不到兩分鐘，火車突然開始倒退，我以為大概忘了東西才回車站，原來火車行走在倒之字行路線上，如此重複4次之後，才攀爬到俯瞰庫斯科市街的山上。這時候才露臉的太陽，把褐色的庫斯科染成了紅褐色，此地的日出充滿了莊

嚴的氣氛。

在車上有兩名服務生開始了早餐的服務。三明治配咖啡或紅茶，雖然簡單，但是我一大早沒吃任何東西就來搭車，很感激車上有供應這份早餐，而且是免費的。昨天搭的『Train De Altiplano』火車，連一杯飲料都要錢，所以我更是雙倍的感激。

火車穿過庫斯科市街之後，窗外是一片遼闊的乾土大地，與大地同樣顏色的磚房分布於各處。

遠處看到一個牽著駱馬，頭戴絲帽、身穿三角裙，打扮獨特的老太婆走在山路上，也許是要到田裏工作吧！真是一幅充滿異國風味的景象！

最後，路線前方出現高聳的山脈，不知何時火車已經到達安地斯山的深山裏了。抬頭仰望幾乎是垂直的山壁，連脖子都為之酸痛不已。因為山壁就在火車的兩側。

峽谷最深處只有世界最長的亞馬遜河支流烏路凡巴河（Urubamba R.），以及引我到馬楚比丘的兩條細細的鐵路。這條峽谷非常狹窄，的確沒有鋪設道路的餘地，而祕魯能在這裏鋪設鐵路，真讓人感動不已。

從庫斯科出發後剛好3個小時，終於來到稍有人間氣味的村落，這裏就是『奧托巴貢號』的終點—阿瓜蘇・卡連地斯



位於海拔2280公尺山頂上的空中城市馬楚比丘，到底是什麼時代？如何建造的？至今還籠罩在神祕的面紗之下。



→往馬楚比丘的『奧托巴貢號』火車，與『Train De Altiplano』不同，整輛列車全都是一等客艙。

站。「阿瓜蘇・卡連地斯」是西班牙文「溫泉」的意思，這裏是溫泉之鄉。

在車站前面，大約有10輛左右往馬楚比丘遺跡的小巴士像珍珠項鍊般地排列著。乘客按到達的順序上車，客滿之後隨即出發。

一出發就是沿著懸崖峭壁的連續螺旋道路。剛開始我蠻適應的，但是隨著高度的增加，越覺得恐怖，剛才下火車的阿瓜蘇・卡連地斯村已經變得很渺小。奉勸有懼高症的人不要坐在靠窗的位子。

這個懸崖峭壁上的道路是有名字的，它叫做海藍・賓格姆路，是馬楚比丘空中城市發現者的名字。

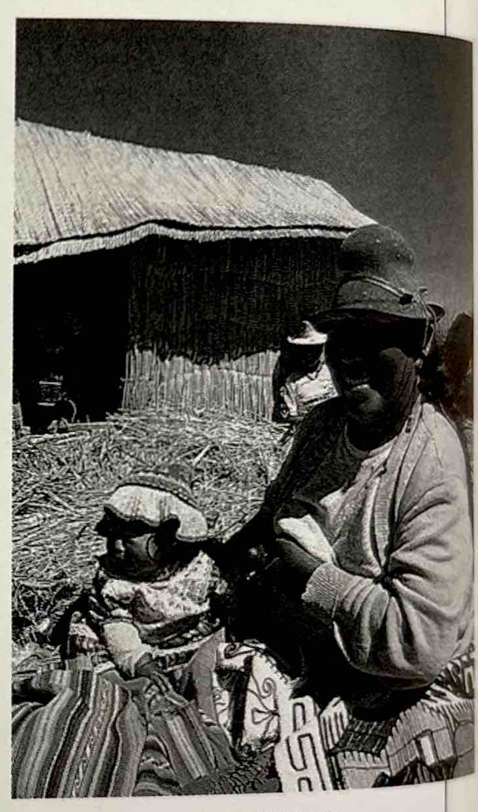
1532年，西班牙軍隊消滅了南美最強大的印加帝國，同時也毀滅了印加帝國首都庫斯科。但是古書上記載「存活下來的印加人民，在西班牙人無法到達的高山頂上，建造了一座山下絕對看不到的祕密空中城市一比卡曼巴城」。歷史學家海藍・賓格姆（美國人）按照古書上的記載，於1911年7月發現了馬楚比丘。

巴士攀登第18個彎道之後，前方出現了一座宏偉的石造城市。這裏就是我從小不斷夢想，總有一天要造訪的空中城市一馬楚比丘。

## 搭乘Train De Altiplano須知


↑印加人的結婚典禮。攝於的的喀喀湖的烏洛斯島。

- Train De Altiplano（高原列車）行駛於的的喀喀湖畔的普諾與印加帝國古都庫斯科之間（385公里）的路程，行駛時間約10小時，每週有4次來回班次。票價：印加級客艙66索耳、布魯曼客艙55索耳、經濟艙25索耳。全車指定座位，中餐20索耳，車上也販賣飲料等物。
- 在金氏記錄裏面，世界鐵路最高點是祕魯中央鐵路的吉庫里歐隘口（4783公尺），然而1998年8月，並沒有往吉庫里歐隘口的火車。目前行駛中的白天班次客車當中，本文介紹的祕魯南部線路拉拉雅隘口（4319公尺）是世界最高的鐵路。
- 空中城市馬楚比丘位於庫斯科110公里外的高山上，從庫斯科無道路直通，唯一的交通工具是本文介紹的鐵路。從庫斯科到馬楚比丘入口的阿瓜蘇．卡連地斯，有「奧托巴貢號」快車1天1個來回班次行駛。雖有當地的火車，但治安不好，不適合觀光客搭乘。
- 「奧托巴貢號」6:00從庫斯科出發，9:00到達阿瓜蘇．卡連地斯。回程15:00出發，18:30到達終點。車內免費提供簡易早餐以及飲料，而回程只提供飲料。票價來回161索耳，必須先行訂位。
- ＜1祕魯索耳≒9台幣＞（匯率隨時會有變動）
- 詢問處：祕魯國鐵　1-428-9440（利馬）


↑孩子哭了，母親就給奶吃。

*Viejo Expreso Patagoniko* ⑪ 阿根廷

# 鎖定美洲大陸鐵路終點站

**Old Patagonia（舊巴塔哥尼亞列車）**

**（艾爾邁汀 El Maiten～艾斯克爾 Esquel，165公里）**

巴里洛切

喬克哈希

廢除線

里歐內格羅州

丘布特州

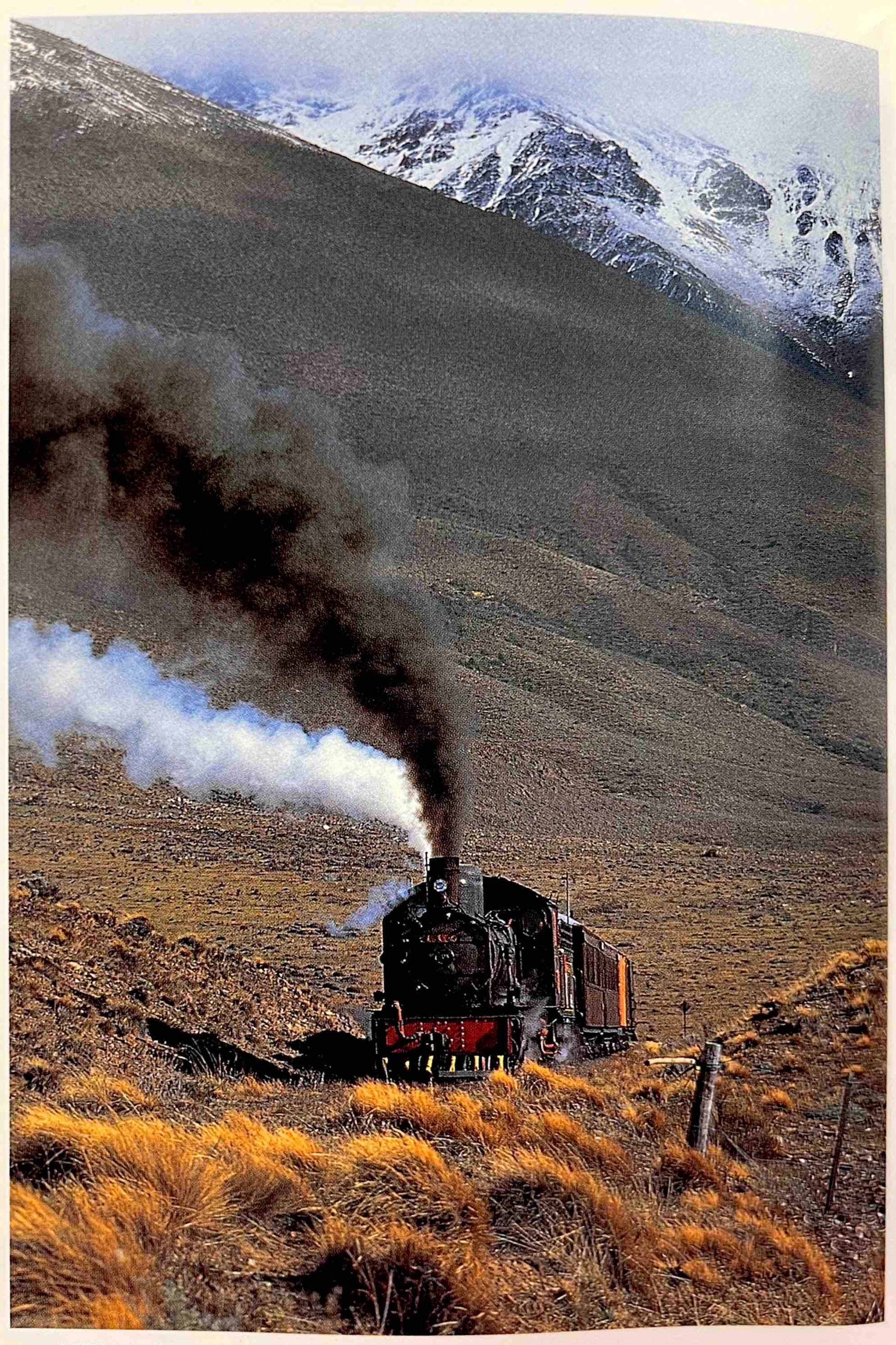
巴塔哥尼亞

艾爾邁汀
El Manten

瑙艾爾潘

艾斯克爾
Esquel

我從亞洲最東邊的國家，
花了兩天才到達南美—
阿根廷的陸地邊緣。
搭乘那裏的「米卡杜型」
蒸汽火車，
穿過巴塔哥尼亞的荒涼地帶，
鎖定美洲大陸最南端的火車站，
也就是朝美洲大陸的
火車終點站前進。



↑傳說中的『舊巴塔哥尼亞列車』仍然存活著。
蒸汽機車奮力地行駛在最南端的荒蕪之地—巴塔哥尼亞草原。

↑美麗的深藍色4號機車，是屬於艾爾邁汀的區間車，
為1922年美國博爾多韋恩公司所製造的「米卡杜型」蒸汽機車。

↓黑色的107號機車是艾斯克爾的區間車，也是「米卡杜型」，
1922年由德國的漢歇爾公司製造。



英國的作家波爾・賽爾的旅遊手記裏曾提到『舊巴塔哥尼亞列車』。

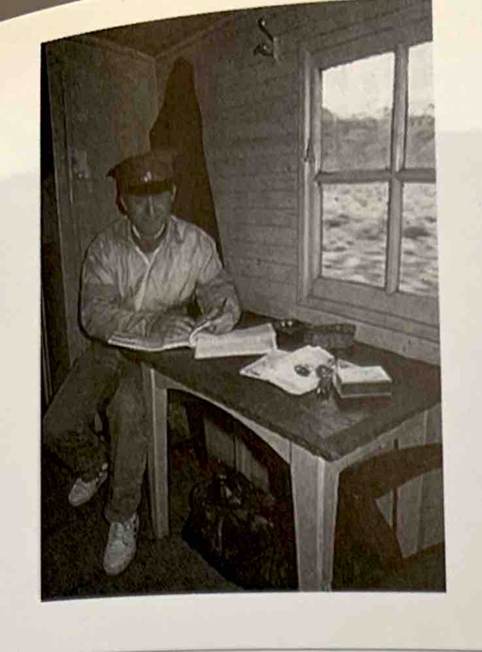
這本書1979年首次在英國出版，而在喜歡火車旅行的日本作家阿川弘之先生精心翻譯之下，於五年後的1984年，由日本講談社發行日文版。看了這本書我才首次知道有『舊巴塔哥尼亞號列車』的存在。

至今我還清晰地記得拿到這本書的情形。我在御茶水的丸善書店買了這本書之後，根本等不及回家閱讀，就近飛奔到書店對面的「檸檬」咖啡店，從頭到尾一口氣讀完。

並非這本書有趣，而是因為作者是曾寫過『鐵路大拍賣』一書的波爾・賽爾，而且譯者又是阿川弘之先生。當時咖啡店可能覺得我這個客人坐得太久，但也因此我才如此清晰地記得買這本書當天的情形。

這本書的內容是作者從北美波士頓起站的『Lake Shore Limited號』開始，一路搭乘北美、中美、南美等地的火車，最後是搭乘『舊巴塔哥尼亞列車』，到達南美最南端的火車站艾斯克爾（Esquel）的火車旅遊手記。

但是這本書並未記載到巴塔哥尼亞，而在巴拿馬運河之前，哥斯大黎加的普塔雷那斯（Puntarenas）就結束了。我讀到這裏，趕緊翻開封面一看，結果一陣愕然。因為封面上寫



←在最後面緩衝車廂內工作的列車長。機車老舊，列車長車也老舊。從車廂縫隙吹進來的寒風更增加木造車廂的淒涼景象。

著「中美篇」。另外在後序裏也如此寫著：

如果讀完這本「中美篇」之後，想要早日進入南美世界的讀者，請別想搭乘特快車「Hikari號」，而要抱著搭乘『舊巴塔哥尼亞列車』的悠閒心情，也許要請您等上一陣子……等等。

阿川弘之

我在96年初夏，為了雜誌的取材，曾經陪著阿川弘之先生一起到日本信州的伊那谷旅行。主要是搭乘飯田線通車之後的特快車—「伊那路」以及貨物火車的取材。

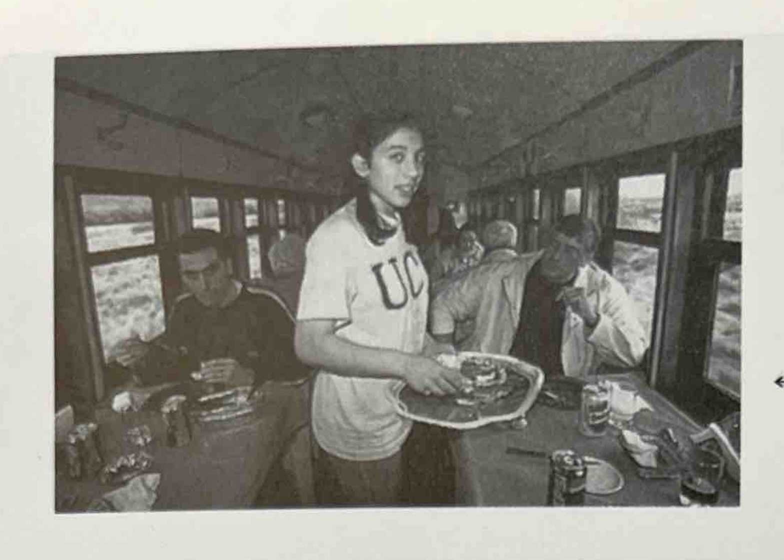
在伊那谷旅行的時候，我曾拜託阿川先生翻譯南美篇，遺憾的是他說還要再花一段時間。依我用超特快讀完中美篇的速度，簡直無法再慢慢等下去。

阿川先生，讀者在等您的出版呀！拜託，請快一點！

話說我看了這本書才知道有這麼一條『舊巴塔哥尼亞列車』的存在，但是巴塔哥尼亞離我實在太遙遠，南美在地球的那一頭，是離日本最遠的大陸。而南美裏面又屬阿根廷最為遙遠，巴塔哥尼亞（Patagonia）又位於阿根廷最南端，再過去就是南極了。

雖然我想去，那裏卻不是那麼容易成行的地方。除了遙遠造成地理上以及金錢上的障礙之外，貧乏的資訊也是一大





←往距離165公里遠的終點站—艾斯克爾沿線，沒有住家，而且行駛時間需要6小時15分鐘，因此火車連結了餐車。

原因。如果千里迢迢去到那裏，卻發現我要搭的火車沒有行駛，那該如何是好？為了這件事我悶悶不樂了好長一段日子。最後我接到一個壞消息——

「舊巴塔哥尼亞列車……廢除！」

那是在93年底廢除的，過了年之後，我才知道這個消息。我一直後悔沒有早點去那裏，可是已經於事無補了。

但是，這件事發生5年之後，與我同樣是鐵路攝影師，一生專門拍攝蒸汽火車的都築雅人先生給我捎來了好消息。

「那條路線還有火車在行駛喔！完全廢除的是喬克哈希～艾爾邁汀之間的237公里路段，從艾爾邁汀到艾斯克爾的165公里還健在呢！」

真令人無法相信。這麼說對都築先生有點抱歉，我脫口而出的話竟然是「真的？是真的嗎？」啊！這到底是怎麼一回事呀？早已從這個世界消失的『舊巴塔哥尼亞列車』還活生生地在行走，傳說中的那輛火車……。

從日本成田機場出發之後，我幾乎搞不清楚到底過了多少時間。關在狹窄的機艙內，時差加上疲勞以及睡眠不足，還有在飛機上總共吃了7頓飯之後，最後終於忍不住想要大喊「我受不了了，我要下飛機！」時，飛機終於降落在布宜諾斯艾利斯的國際機場。我好像把一整年的飛行都在這趟旅程坐

完了，因為從日本出發之後，已經整整過了兩天的時間。

我預定明天早上飛往巴塔哥尼亞。為了消除時差，我決定今天一整天就去逛逛布宜諾斯艾利斯（Buenos Aires）市區。我的腳自然地走向雷第羅車站，雖然不搭火車，但我還是想去看看車站的情形。

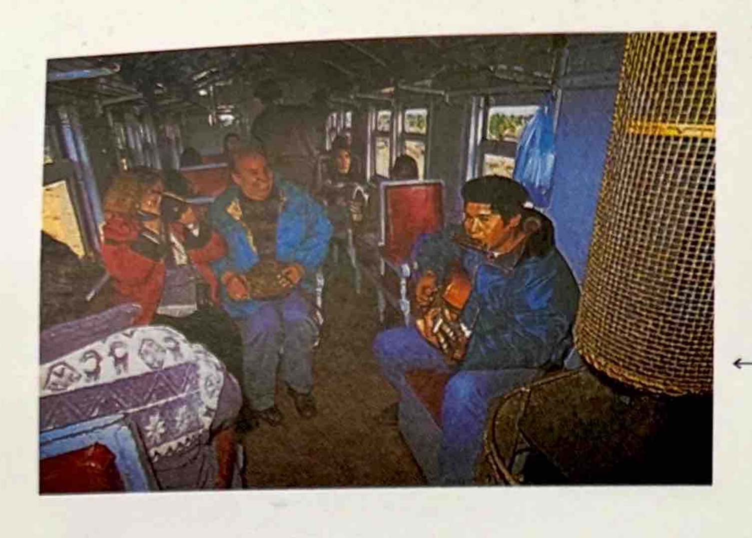
相當於布宜諾斯艾利斯中央車站的雷第羅車站，架構之宏偉令人驚訝。它的面積大約與歐洲最大的米蘭車站相差不多，但是這裏不知為何到處長滿了青苔，積滿了陳年的灰塵，非常的老舊，簡直感受不到一般車站生氣蓬勃的氣氛。

這也難怪，昔日前往阿根廷各地的火車，都是從這裏出發的，但是現在連一條路線都沒有，只剩通勤電車，而且是老舊不堪的電車在這裏出發。如此宏偉的車站，更顯淒涼。

這個國家昔日的富裕程度曾次於美國，但是它的鐵路現況卻是如此淒涼。本來我希望從首都布宜諾斯艾利斯的雷第羅車站搭火車到南美最南端的火車站艾斯克爾。但是看來這是絕對不可能的。

因此我決定搭乘第2天的第一班飛機，前往進入巴塔哥尼亞的窗口—巴里洛切。

從布宜諾斯艾利斯的帕爾克機場起飛，我搭乘的阿根廷航空MD-88型飛機，在雲端飛行將近兩個小時之後，終於到達



←路線是750公釐的窄軌，車內也很狹窄，但是乘客在小車廂裏反而比較親近，有乘客演奏音樂，大家都報以熱烈的鼓掌。

---

巴塔哥尼亞的上空。從飛機上可看見雲海裏閃耀著銀白色光輝的尖峰，那是阿根廷與智利國境附近的安地斯山脈。

這是一片宏偉又險峻的山脈。我把額頭靠在機窗上遠眺這些山脈，不久飛機就降落在巴里洛切一處浩瀚的草原當中，這裏便是所謂的國際機場。

我第一步就是租車子，因為在這裏沒有車就像沒有腳一樣，可說是寸步難行。我握著福斯Golf車的方向盤，想到我為了搭火車，不顧一切辛苦搭飛機，又開車子的，心裏感到非常的矛盾。

到『舊巴塔哥尼亞列車』的起站艾爾邁汀，路程很遙遠。經過巴里洛切市街之後，人煙變得稀少，而且幾乎看不到別的車子開過來。這種景象讓人覺得離目標更加遙遠。口渴了沒有便利商店，也沒有加油站。這裏的人口密度每平方公里不到一個人，怪不得會如此荒涼。

「前面真的有鐵路嗎……？」

阿根廷國內大多數的鐵路都已經廢除，而我現在竟然要去不可能會有鐵路的地方找鐵路！更讓我不安的是，從巴里洛切走了150公里之後，柏油路已經變成石頭路，這表示人煙越來越稀少。

當太陽西沈的時候，好不容易到了目的地艾爾邁汀。這

↑從2等車窗戶揮手的快樂家族，我正拿起相機要拍他們，卻反而被站在甲板上的父親用攝影機拍攝下來。

↓這位老太太瞇著眼睛看著浩瀚的巴塔哥尼亞風景。
也許她正在懷念昔日阿根廷各鐵路健在時的光景吧！

是一個人口不到1000人的小村莊，而車站在哪裏呢？我驅車前往可能是村子中心位置的方向，碰到了一個平交道，直覺的停下了車。

軌距750公釐，細細的鐵軌鋪在窄窄的枕木上，整條路線看起來瘦瘦弱弱的。本來我抱著半信半疑的態度，現在心中一陣熱血奔騰，真的有鐵路！

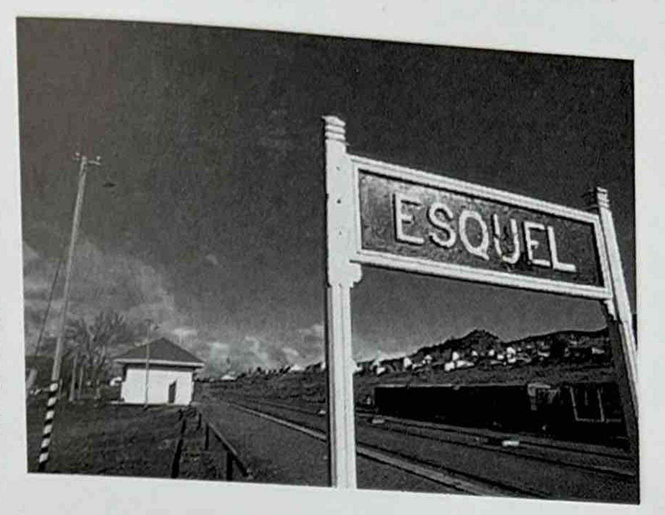
我蹲下來撫摸著生銹的鐵軌，這時候有三個踢著足球的少年跑了過來，嘴裡一邊嚷著我聽不懂的西班牙語。

結果個子最高的孩子向我招著手，好像在說「叔叔，過來這裏！」我跟著他過去一看，發現有個屋頂毀掉一半的車庫。我戰戰兢兢地進到裏面，在昏暗中看到兩輛黑得發亮的蒸汽機車。本來以為車庫裏面沒有人，這才看到有5個人鑽在車子底下正在整頓機械。有個白髮老人從車底探出頭來說：

「你要搭蒸汽火車？明天開車，下午2點出發喔！」

第2天早上我高興得天未亮就醒來，匆匆吃完早餐，就到昨天的車庫去。雖然下午才出發，但是蒸汽機車已經在車庫外，冒著黑煙並不斷冒出蒸汽，工人正在加水。

今天牽引『舊巴塔哥尼亞列車』的機車，乃是製造於1922年的博爾多韋恩公司（美國）的「米卡杜型」機車。雖然已經77歲高齡，但是深藍色的車身以及朱紅的驅動車輪都



→終點站─艾斯克爾。這是南美大陸最南端的火車站，即使想再繼續搭火車，也沒有鐵路了。我拍這張照片的時候，內心充滿了無以言喻的寂寞。

擦得光亮無比，非常美麗。

米卡杜型的「米卡杜（Mikado）」，是日本「天皇」的意思。在美製的蒸汽機車當中，有「哈得遜式（Hudson）」、「太平洋式（Pacific）」、「過山式（Mountain）」等，這些全都是按照火車所走的路線，或是與當地有關的名稱命名。「米卡杜型」最初是專為日本設計的形式，日本蒸汽機車的代表「D51型」也是米卡杜型機車。我千里迢迢地從日本到最遙遠的巴塔哥尼亞來，看到這個「米卡杜型」機車，一股莫名的鄉愁突然填滿了我的胸懷。

最後，幾輛厚重的客車從車庫拖了出來，連結作業完成之後，就是一列火車了。

這輛火車今天的編組是，最前頭為美國的博爾多韋恩「米卡杜型」4號機車，接著是貨車1輛，餐車1輛，頭等車、二等車各1輛，殿後的是列車長車廂，總共是5輛的連結。

「嘟～嘟～」

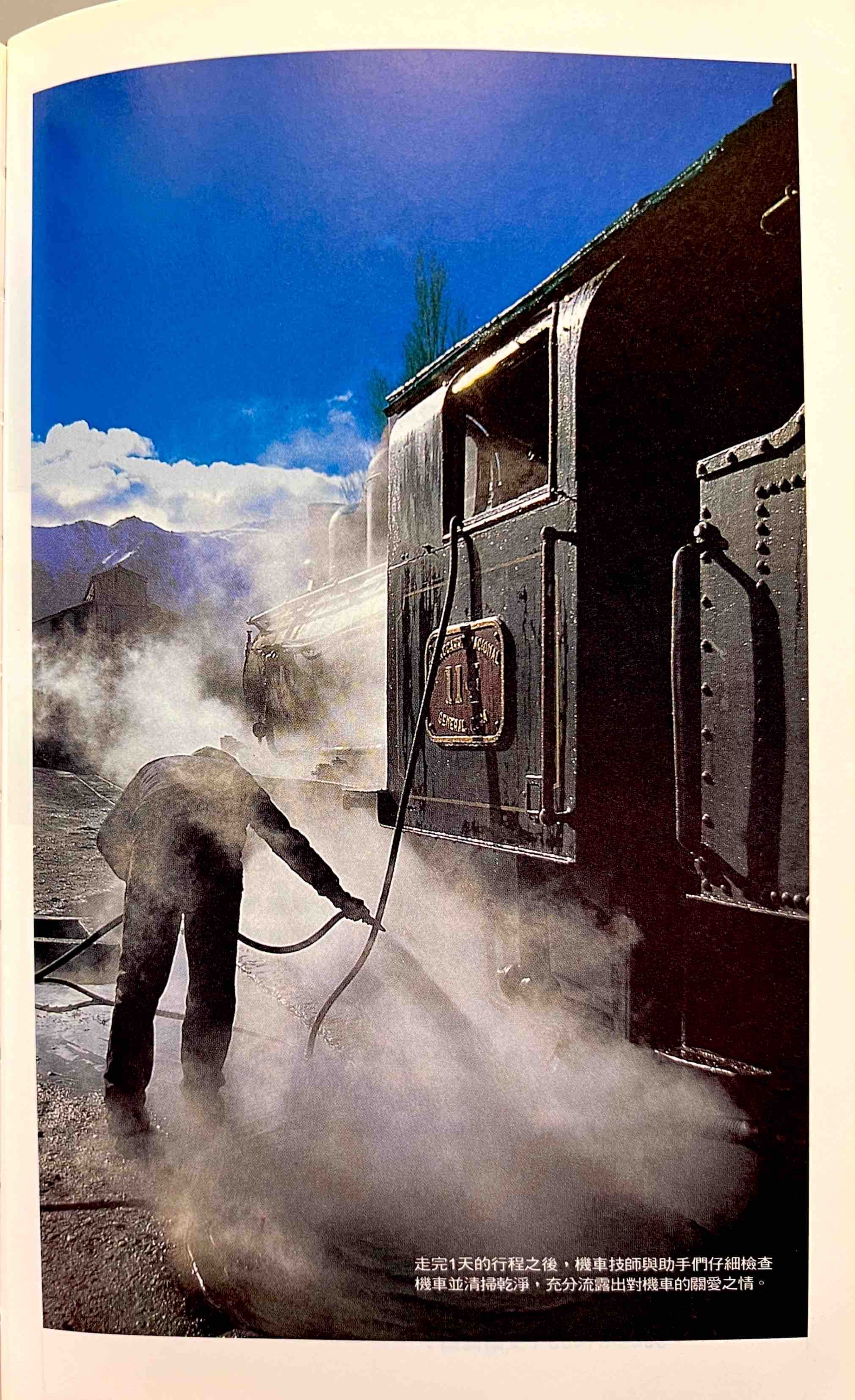
14點正，艾爾邁汀車站傳出了響亮的汽笛聲，火車就要出發了。

現在『舊巴塔哥尼亞列車』已從「陸地邊緣」的巴塔哥尼亞出發，目的地是美洲大陸最南端的火車站艾斯克爾。

艾斯克爾這個車站也可說是美洲大陸火車的終點站。

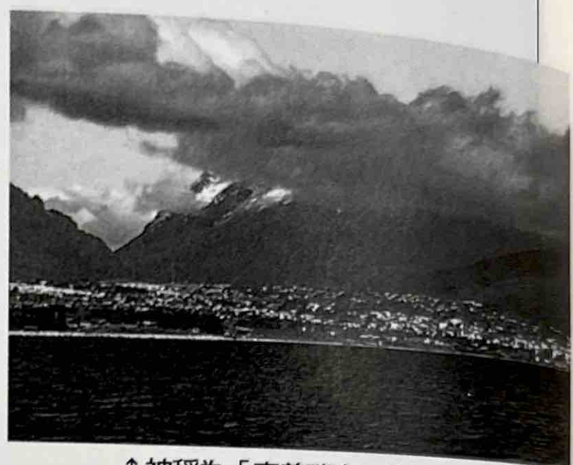
↑行駛於艾斯克爾～瑙艾爾潘之間山路上的『舊巴塔哥尼亞列車』。
機車以牛步的速度攀爬這條險峻的山岳路線。

↓在艾斯克爾休息的107號與114號兩輛蒸汽機車。
巴塔哥尼亞的父老們對這些老機車不知抱著何種懷念之情？



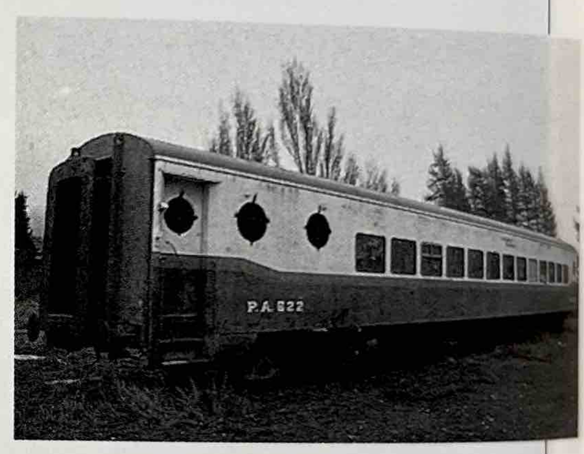
走完1天的行程之後，機車技師與助手們仔細檢查
機車並清掃乾淨，充分流露出對機車的關愛之情。

## 搭乘舊巴塔哥尼亞列車須知



↑被稱為「南美瑞士」的巴里洛切。

- 我在本文中提到，阿根廷的鐵路幾乎保持著過去遺留下來的狀態，它的國土雖然是日本的8倍大，人口卻非常稀少，這也是沒辦法的事。然而鐵路一口氣全部遭到廢除，主要是因為國鐵分割民營化的結果。本來主要是移交給各州自行經營，但是各州估計營運將不敷成本之後，最後無情地予以廢除。
- 全長402公里的『舊巴塔哥尼亞列車』也遭到無情的廢除命運。幸運的是在丘布特州的努力之下，該州內165公里的路段終於得以保存下來。美洲大陸最南端的鐵路總算存活了下來。




↑到巴里洛切的國鐵線已遭廢除，富士重工製造的臥車被棄置在鐵軌上。

- 這段鐵路的行駛區間從艾爾邁汀～艾斯克爾之間，從艾爾邁汀是星期三出發，回程從艾斯克爾則是星期四出發，1週1個來回班次。艾爾邁汀～艾斯克爾之間的票價，大人15披索（Peso），區間火車來回10披索。餐車以及咖啡吧台均有販賣食物。
- 在當地的連絡路線方面，從布宜諾斯艾利斯到巴里洛切可利用國內線班機。從機場到火車站，一般都是用租車的方式。從布宜諾斯艾利斯到艾斯克爾的班機，每週有4個班次，但是這個區域沒有車等於是無法行走。
- ＜1阿根廷披索≒35台幣＞（匯率隨時會有變動）
- 詢問處：0945-95190（艾爾邁汀）<br>0945-51403（艾斯克爾）

# 後記

1997年初春，在決定由東京書籍以系列方式出版我的「搭火車環遊世界」之後，3月就正式地到海外開始取材。我的取材活動，從開始直到98年10月系列書籍第5卷，也就是本書『搭火車玩美洲』的最後取材日為止，不眠不休地總共持續了1年08個月(610天)。打開取材筆記一看，在這610天當中，有305天是在海外渡過的。日本與海外的生活各佔一半。這期間渡航次數是26次，訪問國家共有67個。

回顧這些日子，連我都很驚訝如此緊湊的行程，還好很幸運地，這期間我一點也沒有生病或發生事故或受傷，這些都要感謝一直在家裏祈禱我平安的家人，以及經常給我打氣的讀者們，托大家的福，我由衷地感謝。

有關本書的出版，搭火車環遊世界的系列書籍，陸續出版了『歐洲篇』、『亞洲篇』、『阿爾卑斯篇』。由於篇幅有限，有些國家無法囊括在書裏，雖然這些照片以及我的文章並非完美無缺，但是能出版這些系列，我應該為自己乾一杯呢！

一趟旅行結束之後，身體裏面又蠢蠢欲動地想要開始下一次的旅行。我準備加緊努力，希望能在書裏再度與各位讀者見面。因此如果您能不吝惜與我分享您的讀後感或者是意見的話，身為作者的我一定會喜出望外的。

本書以及其他幾卷承蒙多位熱心人士的幫忙才得以完成。尤其是擔任本系列出版要務的東京書籍・書籍編輯部的寺島誠總編輯，以及所有的製作人員，更是給我多方的協助。在此我要向他們致最深的謝意，非常的謝謝！

1998年10月　寫於 Amtrak Oakland Jack London 車站　作者

＊本書是將作者連載於「ARAUNDO」(阪急旅行社出版)的文章，加上最新的資訊再編輯而成的。

＊只有「Tren De Altiplano」是發表於「旅遊」雜誌(JTB發行)98年12月號。

# 從台灣出發的美洲火車之旅




## 1　美國—Amtrak：Lake Shore Limited號

Lake Shore Limited號以美國核心地帶與東北部的重要大城市為行程規劃，路線經過波士頓、紐約，直抵芝加哥，此外，行程中還包括了各州的風景名勝，如五大湖區的安大略湖、伊利湖和密西根湖、克利夫蘭的搖滾名人堂等。

## 2　美國—Amtrak：California Zephyr號

California Zephyr號是北美最美麗的火車之旅，從芝加哥出發，行經丹佛、鹽湖城、沙卡曼多到舊金山，旅途中可觀賞壯闊的落磯山自然風景也可到著名的賭城雷諾，小試身手。California Zephyr號在夏季和冬季有截然不同的情調，無論是蒼綠如茵或是白雪皚皚都會是不錯的景致。

Amtrak的路線遍佈全美，包括超過500個景點，如國家公園、好萊塢及迪斯奈樂園均屬其中，同時列車內部也提供現代化、舒適的座位和各式休閒設備。Amtrak的每一張票券可分為15和30天有效期，在這期間，可無限制的上下車。

◆購票須知◆

列車座位共分為豪華、頭等、座位不同的等級，預訂時間可從搭乘日之前11個月開始訂票，愈早訂，選擇將愈多，同時也愈能享受優惠。

◆行程與票價◆

以下為全美6種類別的國鐵票參考資料，其中旺季是指每年的6月1日～9月7日，價格則皆為2000年最新的普通艙報價。




### 1.全美國鐵票

全美國鐵票　從東岸到西岸，無限制上下車。東部城市包括波士頓、紐約、華盛頓，南部包括邁阿密、佛羅里達，中西部的芝加哥、丹佛，西南部的休士頓等。

| 效期 | 旺季 | | 一般時段 | |
|---|---|---|---|---|
| 15天 | 440 | *418 | 295 | *280 |
| 30天 | 550 | *523 | 385 | *366 |



## 2.東北部國鐵票

自維吉尼亞海灘往北直駛達加拿大蒙特婁，沿途經過紐約、賓州、波士頓、華盛頓等，還可欣賞尼加拉瓜瀑布、崎嶇的山脈景觀。

| 效 期 | 旺季 | | 一般時段 | |
|---|---|---|---|---|
| 15天 | 205 | *195 | 185 | *176 |
| 30天 | 240 | *228 | 225 | *214 |

## 3.中西部國鐵票

至各大城市，如紐奧爾良、休士頓、芝加哥、西雅圖、舊金山等以及欣賞國家冰河公園、大峽谷、南加州平原沙漠等景觀。

| 效 期 | 旺季 | | 一般時段 | |
|---|---|---|---|---|
| 15天 | 325 | *309 | 200 | *190 |
| 30天 | 405 | *385 | 270 | *257 |

## 4.美東部國鐵票

行經美國東部知名的觀光地區，如紐約的百老匯、佛羅里達的海灘和奧蘭多主題公園、費城的自由之鐘以及華盛頓的紀念碑等。

| 效 期 | 旺季 | | 一般時段 | |
|---|---|---|---|---|
| 15天 | 260 | *233 | 210 | *200 |
| 30天 | 320 | *304 | 265 | *252 |

## 5.美西部國鐵票

至落磯山脈，穿過墨哈維沙漠到太平洋沿岸，沿途可瀏覽西雅圖、優勝美地國家公園、好萊塢和拉斯為加斯等。

| 效 期 | 旺季 | | 一般時段 | |
|---|---|---|---|---|
| 15天 | 245 | *233 | 190 | *180 |
| 30天 | 320 | *304 | 250 | *238 |

## 6.東西部國鐵票

可選擇東部或西部其中一種。東部由波士頓往邁阿密，西部則由西雅圖往聖地牙哥。

| 效 期 | 旺季 | | 一般時段 | |
|---|---|---|---|---|
| 30天 | 285 | *271 | 235 | *235 |

※有「*」代表使用ISIC Card（國際學生證）的優惠價格。

※由於是2000年的最新報價，所以和書中作者所提到的票價有所不同。

※Amtrak美國國鐵　網址：http://www.amtrak.com/

## 3 美國—紐約B Train之旅

MTA紐約地下鐵是24小時的大眾交通系統，共分為25條不同的路線，班次十分密集。其中B Train的行經路線：主要為兩大區域，一是21 St-Queens-Bridge到57 St.，二是57 St.到Stillwell Av.，而57 St.為轉車點。

◆購票須知◆

紐約的地鐵代幣費用為US$1.5，無論到那裡，票價一致，隨時可使用，除了地鐵外，也可以在巴士上使用。

◆行程與票價◆

紐約市的地鐵路線較為複雜，可能在不同時段及停靠站皆會不同。所以如需搭乘地鐵，可至車站索取「全紐約市地鐵全圖」或洽詢MTA NYC Transit 電話：1-718-330-1234（上午6:00～晚上9:00）。

## 4 美國－Georgetown Loop Railroad喬治城迴旋鐵路

Georgetown Loop Railroad位於科羅拉多州，是一條擁有百年以上歷史的鐵路，曾一度停駛，一直到1975年，才再度開始行駛。其為寬3英呎的窄軌鐵路，專門設計為攀越山脈，路程由Devil's Gate至Sliver Plume，沿路風景宜人，十分賞心悅目。

◆列車開放時間與行車時刻表◆

Georgetown Loop Railroad的開放時間從每年的5月29日～10月3日，冬季不開放。秋季（9月7日～10月3日／星期一～星期五），上午第一班和下午最後一班列車停駛，但週末照常。

◆購票方式與票價◆

| 站名 | 發車時間 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Silver Plume站 | 9:20 | 10:40 | 12:00 | 1:20 | 2:40 | 4:00 |
| Devil's Gate站 | 10:00 | 11:20 | 12:40 | 2:00 | 3:20 | |

整個旅程共計70分鐘，火車票可在下列地方購買：

1.老喬治城火車站

★地址：1106 Rose Street in Georgetown

★開放時間上午8:00～下午5:00

2.Sliver Plume火車站

★網站：http://www.georgetownloop.com/

★電話：303-569-2403（當地）或1-800-691-4386

★開放時間上午8:45～下午4:00（預訂票皆需在搭乘前24小時完成）

| 成人票價 | $12.95 |
|---|---|
| 小孩票價 | $8.50 |

※小孩年齡限制在3歲～15歲，2歲以下與父母同坐不收費，另有20人以上團體優惠票。

※上列時刻表和票價僅供參考，請以當地車站公佈為準。

## 5 美國—紐奧爾良市區電車St. Charles線

St. Charles線電車是世界上最老的電車，迄今已超過150年的歷史，即使到現在都還保留著以桃花心木、黃銅製的座位與車體外貌，是紐奧爾良最富盛名，也是旅行者必不可錯過的景點之一。

St. Charles線電車行程全長13.2公哩，從商業中心區Carondelet Streets 的the Corner of Canal出發，延著河灣，抵達Claiborne林蔭大道的Carrollton，途中可行經橡樹隧道、歷史紀念碑、Audubon動物公園，以及大型購物中心。

◆票價◆

單程票平均為US$1左右，如要轉車則需加收10cents。（票價僅供參考，正確票價依行程而定）

◆其他相關事項◆

St. Charles電車由RTA（Regional Transit Authority）所管理，所以到達當地後，如欲查詢電車相關資訊可電洽RTA：1-504 -248-3900。

## 6 美國—舊金山市MUNI纜車

舊金山纜車共分為三條路線

1.Powell-Mason—由Powell/Market turntable出發，經過Nob Hill，到Fisherman'sWharf的Bay Street。
2.Powell-Hyde也是從Powell/Market turntable出發，經過Nob/ Russian Hill，最後抵達Aquatic公園。
3.至於California Street Line則是以東西路線為主，從商業區，穿過中國城、Nob Hill，到達Van Ness Avenue。

◆購票與票價◆

可在候車處或直接向纜車駕駛員，以現金購票，單程US$2。另外可購買MUNI Passports，不但可搭乘纜車，也可搭乘公車、電車，一天之內不限次數（1天期票價US$6，3天期票價US$10，7天期票價US$15）。

※上列火車票價僅供參考，請以當地車站公佈為準。
※相關資訊查詢：MUNI電話：1-415-673-6864
（星期一～五6:00am-8:00pm／週末及假日8:00am-6:00pm）

## 7 美國－夏威夷Sugar Cane Train甘蔗列車

甘蔗列車，故名思義，是用來運送甘蔗的火車，在十九世紀初期，這條列車對採蔗工人來說，就是他們最佳的交通工具，所以迄今甘蔗列車仍然是夏威夷頗富歷史、文化色彩的代表之一。

搭乘甘蔗列車，從以捕鯨聞名的Lahaina鎮出發，行駛到景色宜人的渡假勝地Kaanapali，途中除了一覽廣闊山脈、蔗田，視野甚可達太平洋海岸和不遠處的Moloka'I、Lana'I島嶼，是一段充滿娛樂、歷史意義的旅程。

◆開放時間◆

早上8:55分～晚上6:00分，最後一班車於下午4:10分，由Lahaina Station站開出。

另外，當地車站有為本列車旅客設計一些套裝行程，詳列如下，有興趣的讀者可向國內旅行社洽詢，或至當地火車站查詢。

| 套裝行程名稱 | 票價 | |
|---|---|---|
| Land&Sea Adventure | 成人$50.00 | 小孩$19.75 |
| Hawaii Experience | 成人$17.50 | 小孩$9.25 |
| Lahaina Town Tour | 成人$17.50 | 小孩$7.00 |
| Planet Hollywood Package | 一律$29.00 | |



※當地查詢電話：1-808-667-6851／Fax：1-808-661-8389
※上列火車時刻表和票價僅供參考，請以當地車站公佈為準。
※匯率：1美元＝32台幣（匯率會有變動）
※美國在台辦事處（AIT）查詢電話：2709-2000但僅處理簽證、護照事宜，並不洽辦旅遊事宜。

## 8　加拿大－Rocky Mountaineer

Rocky Mountaineer是加拿大知名的景觀火車，路線由東至西貫穿加拿大落磯山脈，行經溫哥華、英屬哥倫比亞、Jasper及班夫和Calgary，行程共計2天。

◆開放時間◆

每年的5月初至10月中旬，冬季行程則在12月中旬左右。

◆購票與票價◆

可透過旅行社，接洽Rocky Mountaineer的國際售票服務處，特別注意需在搭乘60天前預定。如在溫哥華當地，便可自行前往加拿大鐵路公司（Great Canadian Railtour Company Ltd.）。

★地址：1150 Station Street／1st Floor／Vancouver,BC／V6A 2X7
★電話：604-606-7245

| 艙等＼票券種類 | Two-Day Railtour&Stop-over Packages | Railtour Packages&Rail/DrivePackages |
|---|---|---|
| RedLeaf Service | $150.00 | $250.00 |
| GoldLeaf Service | $300.00 | $500.00 |

兒童票年齡限制為2～11歲（且如住宿與父母同房間者），另外因本行程至少為期2天（各8小時），或許對兒童不適合。



※上列票價僅供參考，請以當地車站公佈為準。
※匯率：1加拿大幣＝21台幣（匯率會有變動）
※加拿大旅遊局查詢電話：02-25154886

## 9 秘魯－Tren De Altiplano號

Tren De Altiplano號從秘魯南方的Arequian開向Juliaca和Puno，每週三班（夜間班次），從Juliaca和Puno開向Cusco，每週三班（日間班次），另外，有一班次（日間班次，行程約4小時）從Cusco開往Machu Picchu。

※1Peruvian Nuevo Sol（秘魯幣）＝9台幣（匯率會有變動）
※秘魯在台商務辦事處查詢電話：02-27577017

## 10 阿根廷－Old Patagonia Express 舊巴塔哥尼亞列車

Old Patagonia Express以廣大的Patagonia為主要行經區域，從El Maiten行駛到Esquel，是一條以蒸汽啟動的窄軌（只有75公分）鐵路，就像是一座活動的博物館般，具有阿根廷特殊的歷史文化意義。

◆行車時刻表◆

列車僅行駛星期二及星期四，特別注意的是火車時刻常有延誤。

| 發車日期／站名 | 發車日期 | 發車日期 |
|---|---|---|
| El Maiten站 | 15：00 | —— |
| Esquel站 | 20:30 | 11:00 |
| El Maiten站 | —— | 16:30 |

※上列火車時刻表僅供參考，請以當地車站公佈為準。
※1阿根廷Peso＝31.75台幣（匯率會有變動）。
※ 阿根廷駐台辦事處查詢電話：02-27576556。



★感謝金展旅行社提供相關資料

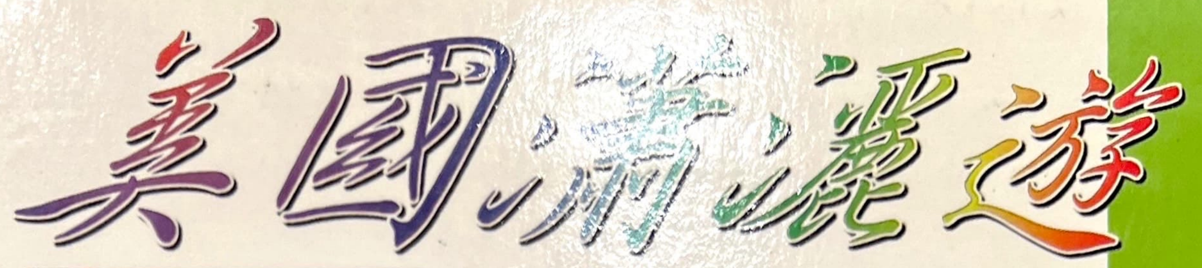
Overseas GUIDE 4

# 搭火車玩美洲

橫跨現代科技大國與探尋神祕古國的列車之旅　　定價$280

作　　者　櫻井 寬
譯　　者　劉敏
主　　編　張尊禎
封面設計　張小珊
美術編輯　林逸菁
文字編輯　莊馨云、李靜雯
發 行 人　陳照旗
出 版 者　上旗文化事業股份有限公司
出版執照　局版北市業字第七四六號
劃撥帳號　18863872上旗文化事業股份有限公司
發 行 所　台北市仁愛路四段125號9樓
　　　　　E-Mail / sunkids @ ms19.hinet.net
電　　話　(02)2-777-5565
傳　　真　(02)2-731-9920
法律顧問　建業律師聯合事務所　周憲文律師
總 經 銷　展智文化事業股份有限公司
出版日期　2000/01/10 初版一刷
I S B N　957-8280-21-1

AMERIKA TETSUDO YUME KIKO
Text and photograph by Kan Sakurai






帶著一顆“瀟灑遊”的心去旅行
您可以荒誕有理的去旅行、
您可以背著NOTEBOOK去旅行、
您可以為了SHOPPING去旅行、
您更可以不帶錢去旅行，
但所有的旅行都必須
帶著一顆“瀟灑一遊”的心!!









東冠

ISBN 957-8280-21-1
9789578280212
定價280元